

LE
Raccordement des Voies Ferrées
ET
DES VOIES D'EAU

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 27 Octobre 1909, à 1 h. 1/2

PAR

DOUNET

Président : M. CAUWÈS, professeur
Suffragants { *MM. SOUCHON, professeur*
TRUCHY, professeur

PARIS V.

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, Rue Soufflot, et 12, Rue Toullier

1909

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

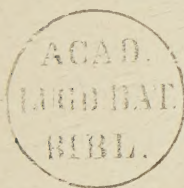
LE
Raccordement des Voies Ferrées
ET
DES VOIES D'EAU

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Mercredi 27 Octobre 1909, à 1 h. 1/2

PAR

DOUNET



Président : M. CAUWÈS, professeur
Suffragants { *MM. SOUCHON, professeur*
TRUCHY, professeur

PARIS V.

V. GIARD & E. BRIÈRE

LIBRAIRES-ÉDITEURS

16, Rue Soufflot, et 12, Rue Toullier

1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE
Raccordement des voies ferrées
et des Voies d'eau

INTRODUCTION

A l'époque contemporaine, et sous l'influence sans cesse grandissante des besoins des individus et de la concurrence universelle, la lutte économique a pris un caractère particulier d'intensité. On comprend par suite facilement que la question des transports revête une importance spéciale. Elle préoccupe avant tout les négociants, les industriels et les agriculteurs ; elle est aussi au premier rang des soucis des consommateurs ; et les pouvoirs publics eux-mêmes s'efforcent dans chaque pays d'élargir le plus possible le réseau des voies de communications. De nos jours, la concurrence est devenue si âpre, qu'une différence de quelques centimes est de nature à décider sur un marché du

sort d'une foule de produits, par rapport à des marchandises similaires qui cherchent à se placer. Il n'est donc plus indifférent de s'attacher à réaliser le plus d'économie possible, aussi bien dans le transport des marchandises du lieu de production au lieu de consommation, que dans les conditions mêmes de leur fabrication. Si les frais de transport sont trop élevés, il importera fort peu que les frais de main-d'œuvre, ou d'achat de matières premières, ou d'outillage soient faibles. La marchandise, grevée d'un tarif de transport très lourd, ne pourra trouver d'acheteur sur le marché ; car, pour réaliser un bénéfice, le négociant expéditeur devra, par suite du coût de l'expédition, vendre à des prix doubles ou triples du coût de production. Il est donc facile d'apercevoir que, plus le prix de transport d'une marchandise sera modéré, plus cette marchandise aura la possibilité de trouver un écoulement facile et rémunérateur.

Il est aujourd'hui universellement admis que de grands avantages, dans la lutte commerciale internationale, appartiendront dans l'avenir à la nation, qui aura su le mieux développer ses moyens de transport à bon marché. Tous les pays du monde se préoccupent de tirer de ce principe la meilleure application possible, et ils cherchent à réaliser, soit dans les chemins de fer, soit dans le réseau des voies navigables, un abaissement de tarifs continu et régulier. En effet, du moment que la concurrence universelle limite au minimum les béné-

fices que peuvent réaliser les commerçants et les industriels, il faut que ceux-ci s'ingénient à réduire le plus possible leurs dépenses d'exploitation, s'ils veulent fournir une rémunération aux capitaux qui sont engagés dans leurs entreprises. Favorable aux grands commerçants, la modération des tarifs n'est pas moins utile aux petits industriels ; car ceux-ci, n'atteignant pas le même chiffre d'affaires que leurs concurrents plus heureux, ne subiraient pas seulement une gêne, mais se heurteraient à de véritables impossibilités, s'il leur fallait subir la loi de tarifs exagérés. Il ne suffit donc pas aux pouvoirs publics de développer le réseau des voies de communication, qui sillonnent la France ; il faut encore les approprier aux transports à bon marché ; et dans ce but, il n'est pas nécessaire de réfléchir longuement, pour comprendre que, loin de chercher à se disputer le trafic, les voies navigables et les chemins de fer doivent s'entr'aider et coordonner leurs efforts. Il serait absurde de croire que le développement des uns peut nuire au succès des autres, que les canaux doivent se substituer aux chemins de fer, ou inversement, qu'une lutte doive s'engager entre ces différents moyens de transport. En réalité, une semblable conception économique ne présenterait que des inconvénients. Les chemins de fer et les canaux ont chacun leur rôle distinct ; mais il ne faudrait pas croire que ces rôles soient absolument séparés ; au contraire, ils sont destinés à agir de concert pour le développement de la

vie économique de la nation. Les transports mixtes sont appelés à jouer dans l'avenir un rôle beaucoup plus important que celui qui leur a été réservé en France, jusqu'à présent, par la mauvaise volonté des compagnies de chemins de fer. Si le commerçant et l'industriel recourent dès maintenant aux transports mixtes, et s'ils désirent y recourir davantage encore, bien qu'ils soient compliqués, gênants, incertains et lents, ce n'est assurément pas par amour désintéressé de la navigation, c'est parce qu'ils y trouvent d'importantes économies indispensables à l'existence même de certaines grandes industries. Pour eux, l'utilité de la navigation est exactement mesurée par la proportion des marchandises qu'ils leur confient, et ils restent convaincus qu'une bonne organisation des ports de raccordement accroîtrait considérablement cette utilité. C'est ce que le législateur a compris, et la loi du 5 décembre 1908 est venue accomplir un notable progrès et donner aux transports des facilités nouvelles, en décidant le raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. Cette loi va être l'objet de notre étude. Nous diviserons ce travail en quatre parties ; 1^{re} partie : le rôle économique des voies de fer et des voies d'eau ; les doctrines ; historique des raccordements ; 2^e partie : nous prendrons comme exemple un grand pays voisin du nôtre, l'Allemagne, et nous examinerons les résultats obtenus et l'augmentation de la puissance

du trafic des voies navigables dans l'empire allemand ;
3^e partie : l'organisation des transports sur les voies
navigables en France ; les ports de la navigation inté-
rieure, les améliorations projetées ; 4^e et dernière
partie : la loi du 5 décembre 1908 ; étude de ses trois
articles.

PREMIÈRE PARTIE

LE ROLE ÉCONOMIQUE DES VOIES DE FER ET DES VOIES D'EAU

C'est depuis l'apparition des chemins de fer que la question des transports a préoccupé les pouvoirs publics. Dans la seconde moitié du ^{xix}^e siècle, surtout à partir des traités de 1860 (notamment traité du 23 janvier 1860) entre la France et l'Angleterre, la politique de libre échange adoptée par le gouvernement français l'a obligé à chercher dans le développement et le perfectionnement des voies navigables et du réseau ferré un moyen de lutter contre la concurrence étrangère. Il n'est pas exagéré d'affirmer que, depuis cette époque, des dépenses annuelles, parfois très importantes, ont toujours été affectées à cette destination.

Nous examinerons dans deux paragraphes : 1° l'historique de l'établissement des voies de communication en France ; puis : 2° la politique suivie et les doctrines économiques qui paraissent les plus propices au développement de la puissance des voies de transport.

§ 1. — HISTORIQUE DES VOIES NAVIGABLES EN FRANCE

Les premiers travaux d'amélioration des voies navigables remontent à Sully. Il fit construire le canal de Briare, qui était destiné à relier la Loire à la Seine. Sous Colbert, le cours de différents fleuves, surtout de la Loire et de la Seine, fut notablement amélioré. Mais le gouvernement, manquant de ressources, ne put continuer lui-même les travaux. Des particuliers furent encouragés à constituer des compagnies privées, en vue de prendre à leur charge les travaux à effectuer, et moyennant l'autorisation d'élever des péages perpétuels sur les canaux ainsi creusés. Ce fut ainsi que, jusqu'à la Révolution, tous les canaux livrés à la batellerie furent construits par des compagnies privées (canal d'Orléans, canal du Loing), quelquefois par des états provinciaux, comme les canaux du Charolais, de la Bourgogne et de Franche-Comté. Le canal du Midi, qui était destiné à relier l'Océan à la Méditerranée, fut terminé en 1680, grâce à l'énergie et au désintéressement de Riquet. A la veille de la Révolution, les voies navigables avaient déjà atteint en France un développement considérable ; il existait 1,004 kilomètres de canaux exploités, plus 2,412 en construction (1) ; 116 millions avaient été affectés à ces travaux,

1. *Journal des Economistes*, t. XXXIII, 1886, p. 278.

mais ils étaient plus ou moins couverts au moyen des péages perçus par les compagnies ou les particuliers concessionnaires. La Révolution voulut inaugurer une politique nouvelle, consistant en deux principes : suppression des péages, construction des voies navigables par le gouvernement, à l'aide de ses propres ressources. Il n'y eut aucune difficulté à appliquer la première partie du programme, mais la seconde resta à l'état de projet, en l'absence de fonds disponibles (1).

La loi du 30 floréal an X cherche à procurer à l'Etat les fonds nécessaires pour accomplir son plan de réorganisation des voies de transport. Elle décide qu'il sera perçu dans toute l'étendue de la République, sur les fleuves, rivières et canaux, des droits de navigation dont le produit devra être destiné à l'amélioration des voies du bassin dans lequel ils auront perçus. Ces droits, établis par un règlement d'administration publique, variaient avec chaque voie. Un conseil composé de négociants et de mariniers, au nombre de douze, était chargé de donner son avis sur les travaux à effectuer. Cette loi avait le grand mérite d'établir des tarifs spécialisés, avec lesquels il était possible de donner satisfaction aux besoins de chaque région, et d'améliorer, suivant les circonstances, les voies navigables existantes. Cependant, cette loi ne produisit pas les résultats

1. Cf. Barrière. *Des voies navigables en France*. Thèse Montpellier, 1903, p. 7.

qu'on en attendait. Les besoins financiers du premier Empire nécessitaient à chaque moment l'utilisation de ressources nouvelles. Napoléon, pour se procurer de l'argent, n'hésita pas à vendre les canaux d'Orléans, du Loing et la part qui revenait à l'Etat dans le canal du Midi⁽¹⁾. Cette pratique fut même plus tard définitivement consacrée, et la loi du budget du 21 septembre 1814 considère que le produit des péages constitue une des ressources générales du budget des recettes. Pendant toute la période du premier Empire, les voies navigables avaient été fort peu développées. On ne compte que 200 kilomètres de canaux mis en état de 1802 à 1814. Sous la Restauration, un effort nouveau est tenté ; les lois de 1821 et de 1822 autorisent l'émission de 129 millions de rentes amortissables pour créer ou améliorer l'ensemble des voies navigables ; l'amortissement des capitaux empruntés devait avoir lieu grâce aux sommes provenant des péages. De plus, l'Etat garantissait le service des annuités, promettait d'achever les travaux dans un délai fixe et de donner aux prêteurs une prime annuelle de 1 à 2 0/0, à compter de leur achèvement.

Le gouvernement recourait ainsi au système de véritables concessions avec un maximum de péage. Ce régime aboutit à la dépense de 194 millions et à la livraison de 900 kilomètres de voies navigables à la batellerie. L'œuvre entreprise par la Restauration fut conti-

1. Say. *Dictionnaire d'Economie Politique*, p. 300.

nuée par la Monarchie de Juillet dans des conditions pécuniaires plus favorables. En 1837, un crédit apparaît dans le budget et est consacré à l'accomplissement des grands travaux. Au lieu de construire des voies nouvelles, la Monarchie de Juillet songe surtout à améliorer les voies existantes (Allier, Garonne, Loire, Rhône et Seine). Une dépense de 96 millions permet de creuser 1.600 kilomètres de canaux latéraux aux fleuves. D'autre part, le transport des marchandises était entravé par la diversité des péages. Une loi de 1836, établit les tarifs uniformes, savoir : un tarif unique sur les canaux, et sur les rivières un droit plus ou moins élevé, suivant que la marchandise descend ou remonte le courant. Les droits sont perçus par tonne et par distance de 5 kilomètres ; les marchandises réparties en deux classes supportent un tarif unique de 10 centimes pour la première classe et de 5 centimes pour la seconde sur les canaux ; sur les fleuves et rivières, les droits sont de 2 centimes pour la montée, de 2 c. 1/2 pour la descente pour les marchandises de la première classe ; de 1 centime pour la montée, de 1 c. 25 pour la descente pour les marchandises rangées dans la seconde catégorie. Les travaux exécutés par le Gouvernement de Juillet ont abouti à doter la France en 1848 de 3830 kilomètres de canaux exploités et de 6700 kilomètres de voies navigables (1).

1. Kaufmann. *La politique française en matière de chemins de fer*. Paris, 1900, p. 828 et s. ; 848 et aussi 830.

Ce fut vers cette époque qu'apparurent les chemins de fer, et une question se posa alors immédiatement : les voies ferrées ne vont-elles pas enlever aux rivières et aux canaux une partie notable de leur trafic ? De telle sorte qu'il serait superflu de se préoccuper désormais de l'amélioration des voies navigables. Tel ne fut pas heureusement l'avis du rapporteur de la commission chargée par la Chambre des députés en 1833 d'un projet de loi, qui tendait à l'ouverture d'un crédit de 500.000 francs pour la construction de chemins de fer. Déjà, à cette époque, il posait nettement en principe que les deux catégories de voies devaient tenir un rôle différent : « On pourrait peut-être craindre, constate le rapporteur, M. de Bérigny, que les chemins de fer ne formassent une concurrence nuisible à nos canaux et n'en diminuassent les produits. Mais cette objection tombe dès qu'on fait remarquer que, de tous les transports, celui par eau est le moins coûteux. Les chemins de fer serviront principalement au transport des voyageurs, car s'il sont bien faits, ils sont les seuls capables de permettre les transports rapides, que les progrès de la civilisation rendent chaque jour plus indispensables (1). » Ces idées furent approuvées par la Chambre. La coexistence de réseaux ferrés, pour les transports rapides, et de voies navigables pour les transports économiques apparut à la Monarchie de Juillet comme

1. *Moniteur universel* du 25 mai 1833.

constituant un outillage indispensable au développement de la richesse du pays ; seulement, si le gouvernement accepta cette coexistence, les compagnies de chemins de fer, dès le début, s'efforcèrent au contraire de ruiner leurs concurrentes et d'attirer à elles tout le trafic. Certains hommes politiques même se montrèrent favorables aux chemins de fer. C'est ainsi qu'en 1845, M. Dupin proposa de suspendre la construction du canal de la Marne au Rhin, en raison de la création d'une voie ferrée qui allait relier Paris à Strasbourg.

Un ingénieur, M. Collignon, démontra au contraire que l'ouverture de la nouvelle ligne ferrée ne rendait nullement superflu l'achèvement du canal (1). Il estimait que la concurrence entre ce canal et le chemin de fer de Paris à Strasbourg « serait le modérateur le plus efficace contre les prétentions d'envahissement et de monopole des chemins de fer ». Seulement, il est évident que de 1848 à 1860, ce ne sont pas les voies navigables, mais bien les chemins de fer qui obtiennent la faveur de l'opinion publique. C'est ainsi qu'en 1846, à la suite de la déchéance de la compagnie concessionnaire de la ligne Bordeaux-Cette, 53 députés, porteurs des délibérations de 400 conseils municipaux et Chambres de commerce, proposèrent la destruction du canal latéral à la Garonne et son utilisation pour l'assiette

1. Collignon. *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin*. Paris, 1845.

de la voie ferrée. Le gouvernement se borna à autoriser la concession à une seule compagnie du canal latéral à la Garonne et de la voie ferrée Bordeaux-Cette. Tel fut l'objet de la loi du 8 juillet 1852. En présence de cet état d'opinion, il est facile de comprendre que le gouvernement ne se lança dans la construction d'aucune voie navigable nouvelle ; cependant, les constructions commencées furent terminées dans la période de 1848 à 1852, et la circulation sur les voies navigables s'étendit de 80 kilomètres de nouveaux canaux. Sous le second empire, l'opinion se propage que les chemins de fer sont destinés à remplacer à brève échéance les transports par bateaux. Dès lors, tous les avantages sont pour les compagnies : Des concessions pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans leur sont accordées. L'Etat dépense 200 millions en leur faveur de 1851 à 1858. La longueur de leur réseau passe de 3,248 kilomètres en 1851 à 8,094 kilomètres en 1858 (1) ; mais aucun crédit n'est affecté à l'expansion du réseau des voies navigables. Sous l'influence de cette politique, celles-ci perdent une notable partie de leur trafic. Cette perte s'élève aux trois quarts sur la Seine, entre Paris et Rouen, à la moitié sur le canal de Bourgogne. Enfin, en 1859, la compagnie du Rhône, ne pouvant supporter la lutte avec la voie ferrée, se voit dans l'obligation de céder son matériel à la compagnie du Danube.

1. Cf Kaufmann, p. 67 et suiv.

L'année 1860 devait amener un revirement dans cette conception du rôle respectif des deux modes de transport. C'est l'époque où le régime libre-échangiste remplace le protectionnisme, qui jusque-là avait été seul en faveur pendant des siècles. Il importait d'encourager les modes de transport accordant les tarifs les plus réduits, sous peine de mettre le commerce et l'industrie français dans de mauvaises conditions pour lutter contre la concurrence étrangère. Or, les tarifs de transport ne peuvent s'abaisser que sous l'action d'une concurrence susceptible de modérer les effets du monopole accordé aux compagnies de chemins de fer. Un revirement d'opinion se produit bientôt en faveur des canaux. Les industriels se voyaient appliquer des prix plus ou moins élevés, suivant que les chemins de fer ne redoutaient pas, ou au contraire, supportaient la concurrence des voies navigables. Aussi, dans l'exposé de la situation de l'empire français en 1860 (rapport officiel lu à la Chambre) (1), le gouvernement reconnaît-il que « la navigation intérieure est plus nécessaire en France que dans les pays voisins, parce que les matières premières employées par l'industrie ont des distances plus longues à parcourir. L'expérience démontre d'ailleurs que les voies d'eau peuvent seules procurer, pour le transport des marchandises encombrantes et de peu de valeur, le bon marché qui est la première condition de suc-

1. *Journal des Economistes*, 1878, t. XIV, p. 75.

cès dans la lutte ouverte contre l'industrie étrangère. Sans doute, les chemins de fer rendent sous ce rapport de très grands services ; mais, si pour certaines lignes et pour certaines marchandises, ils offrent au commerce des prix extrêmement réduits et comparables à ceux de la voie d'eau, on peut affirmer que ce résultat est dû à la concurrence des voies navigables ; de telle sorte que ces dernières procurent au commerce un double avantage, et par les bas prix qu'elles lui offrent, et par ceux qu'elles lui assurent indirectement sur les chemins de fer concurrents ». Dès lors, un programme favorable aux voies de navigation est appliqué. Le décret de 1867 diminue les droits de navigation et répartit les voies navigables en deux classes : 1° Rivières et canaux assimilés ; 2° canaux et rivières assimilées. Puis, la distinction entre la montée et la descente est supprimée, la taxe par tonne kilométrique est ramenée au tarif suivant :

	Rivières —	Canaux —
Marchandises de première classe....	0 c. 2	0 c. 5
— deuxième classe....	0 c. 1	0 c. 2 (1)

Ces taxes sont augmentées d'un double décime, comme les contributions indirectes, auxquelles elles sont assimilées. Sous le second empire, 316 millions furent dépensés à améliorer les voies navigables, et 650 kilomè-

1. Say. *Dictionnaire des finances*, p. 651.

tres de canaux nouveaux furent créés. Il est vrai qu'on avait consacré 550 millions à la construction de chemins de fer et augmenté le nombre des kilomètres exploités de 13.000 kilomètres (16,465 en 1869 contre 3,248 en 1851). La malheureuse guerre de 1870 allait ensuite arrêter pour longtemps les progrès des voies de transport, en l'absence de fonds disponibles. On peut noter toutefois la construction du canal de l'Est, décidée par la loi du 24 mars 1874, et pour laquelle 65 millions furent avancés à l'Etat par un syndicat des départements intéressés. (Ardennes, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Haute-Saône et Vosges) (2). Quant aux chemins de fer, la longueur du réseau exploité passa de 16,465 en 1869 à 22,249 en 1879.

L'année 1879 marque une date notable dans le développement des voies de transport en France. A cette époque, le réseau des voies de communication par eau se composait de 4.350 kilomètres de canaux et de 6.600 kilomètres de fleuves et rivières navigables, soit un total de 10.900 kilomètres, plus 22.249 kilomètres de voies ferrées. Mais cet outillage n'était pas encore suffisant pour le commerce, l'industrie et l'agriculture français. Il s'agit dès lors de savoir à laquelle des deux catégories de voies de communications la préférence serait accordée dans le développement, considéré comme indispensable. C'est alors qu'est défendue

1. Cf. Kaufmann, p. 809, 848.

l'opinion, d'après laquelle les voies navigables doivent toujours être mises en état de lutter contre la concurrence du réseau ferré ; et, par la suite, cette idée ne sera plus jamais abandonnée. La question avait été longuement étudiée par l'Assemblée nationale, et ensuite par la Chambre de 1873 à 1879 ; les appréciations formulées étaient à peu près unanimes en faveur de la défense de la navigation intérieure. C'est d'abord M. Cézanne, qui montre l'utilité des voies navigables pour les grands transports (1). Les arguments produits en faveur des voies navigables sont tirés de l'économie de leurs transports, de leur puissance pour le déplacement des grandes masses de marchandises, et enfin de la facilité avec laquelle du frêt peut être pris ou laissé sur tous les points du parcours. Partout où les voies ferrées constituent l'unique moyen de transport, les tarifs sont élevés (2). La modération des tarifs appliqués sur les voies navigables est affirmée par MM. Cuvilot et Krantz (3). Enfin, les mêmes motifs sont donnés par M. de Freycinet dans le rapport adressé au Président de la République en novembre 1878, relativement à l'exécution de son grand programme de travaux publics.

1 Rapport du 20 février 1875. *J. off.*, 1873, p. 1235 et sq.

2. M. Clapier. *J. off.*, mai 1875, p. 3606 et suiv.

3. Rapport au Sénat. *J. off.*, août 1879, p. 8397 et suiv. — *J. off.*, juillet 1874, p. 4903 et sq.

Il constate que, sans doute, la moyenne annuelle des marchandises transportées par eau n'atteint que 300.000 tonnes contre 800.000 expédiées par chemin de fer ; mais il ne faudrait pas conclure de là à une infériorité naturelle des voies navigables. L'une des principales causes de cette différence tient à la défectuosité de notre réseau, aux diversités du type des voies navigables françaises (1). Ces inconvénients, résultant du défaut d'homogénéité des fleuves, rivières ou canaux, comme largeur, profondeur ou dimension d'écluses avaient été très clairement signalés par M. Hubert-Delisle (2). Ainsi, pour la longueur des écluses, elle variait de 150 mètres, avec le canal de Saint-Louis, à 23 mètres avec celui de la Vire ; la largeur variait de 30 mètres, sur le canal de Bouc à Martigues, à 2 m. 70 sur le canal de Sologne et de Berry ; dans la profondeur, on constatait des diversités encore plus surprenantes : 7 mètres pour le canal de Saint-Louis, 0 m. 50 pour celui de Silvéral : « Une péniche flamande de 280 tonnes avec complet chargement, allant de Paris à Marseille, vient du Nord à Paris sans rompre charge ; mais là, elle rencontre un premier obstacle. Par suite de la réduction du mouillage, la remonte jusqu'à Mon-

1. *J. off.*, novembre 1878, p. 11089, et Barras, *Canaux et chemins de fer*. Dentu, Paris, 1887.

2. Rapport au Sénat en 1878. *J. off.*, 9 juin 1878, p. 6304.

tereau ne peut se faire qu'à la condition d'alléger. Nouvel allègement de Montereau à Laroche ; là, il y a lieu de transborder sur un bateau de plus petite dimension. Il faut alléger encore à Saint-Jean-de-Losne. Enfin, un transbordement est nécessaire à Lyon pour atteindre Marseille, quand le tirant d'eau le permet. Aussi, M. de Freycinet pouvait-il remarquer sans exagération, qu'il était irrationnel de comparer deux choses aussi dissemblables que le réseau actuel des voies navigables et celui des chemins de fer. « Autant vaudrait, dit-il, comparer un homme malade à un homme bien portant. C'est vouloir tirer d'un état de choses anormal la même conclusion que d'un état de choses régulier. Mais, si l'on compare des voies se trouvant dans des conditions analogues, ce qu'il est, jusqu'à un certain point, possible de faire dans la région du Nord, on trouve que le prix de transport d'une tonne, sur le réseau des chemins de fer du Nord, est un peu plus du double de ce qu'il est sur les canaux. »

Le plan de M. de Freycinet comportait l'unification du réseau et la création de grandes lignes de navigation allant d'une extrémité à l'autre du territoire. Le canal type adopté était celui en usage dans le Nord, dont les dimensions admettraient la circulation en pleine charge de la péniche flamande : Jauge 300 tonnes, 5,20 de largeur, 2 de profondeur, 38,50 de longueur d'écluse et 3,70 de hauteur libre sous les ponts.

Telles étaient les dimensions imposées pour les lignes de navigation principale, qui devaient être administrées directement par l'Etat. Quant aux lignes secondaires, aucune dimension minima ne leur était imposée, et elles pouvaient être concédées à des associations ou à des particuliers pour une durée limitée. La Chambre, séduite par les avantages qui résulteraient pour le commerce et l'industrie de l'unification et de l'homogénéité des tarifs sur les voies navigables, adopta le projet de M. de Freycinet, qui devint la loi du 6 août 1879. Les chemins de fer n'avaient pas d'ailleurs été négligés, et une loi du 17 juillet précédent avait autorisé la construction de 10,000 kilomètres de voies ferrées. D'autre part, les péages perçus sur les voies d'eau furent supprimés par la loi du 20 février 1880. Cependant, les travaux projetés ne furent pas tous exécutés. En 1883, avait sévi en France une crise industrielle très grave, et les recettes budgétaires avaient faibli. Or, comme l'emprunt était nécessaire pour mener à bien tous les travaux entrepris, on se demanda si la situation financière de la France serait suffisante pour procurer tous les capitaux indispensables, et dans le doute une notable partie du programme fut abandonnée dès 1884.

Les plans de M. de Freycinet furent exécutés pour le surplus. La longueur des voies navigables ayant les dimensions prescrites par la loi du 6 août 1879, était

en 1907 de 4,900 kilomètres (fleuves et rivières 2,106 ; canaux 2,850). D'autre part, le cours des principales voies naturelles (Marne, Rhône, Saône, Seine) fut notablement amélioré, soit par suite d'un minimum de profondeur assuré, soit en raison de canalisation.

Dans l'ensemble, le réseau actuel des voies classées dans le domaine public comprend 8,800 kilomètres de rivières navigables, 2,900 kilomètres de rivières flottables en train, et 5,000 kilomètres de canaux ; mais sur ces 16,700 kilomètres, 12,000, tout au plus, donnent lieu à une navigation effective, et 6,000 kilomètres environ, constituant les lignes principales, reçoivent 96 0/0 du trafic. La longueur accessible aux péniches flamandes à pleine charge est de 4,900 kilomètres ; elle a plus que triplé depuis trente ans (1). Le trafic sur toutes ces voies navigables s'élevait en 1907 à 5,372 millions de tonnes kilométriques (2). Quant aux voies ferrées, en décembre 1907, la longueur exploitée atteignait 55,000 kilomètres, dont 15.000 kilomètres de chemins de fer d'intérêt local, et leur trafic s'élevait à 19,886 millions de tonnes kilométriques (3). Le tableau suivant fera voir le développement progressif des voies navigables et des chemins de fer depuis 1850.

1. Colson. *Transports et tarifs*. Paris, 1908, p. 153.

2. Colson. Supplément, 1909.

3. Colson. Supplément, 1909.

Années	Longueur en kilomètres des voies navigables exploitées	Trafic des voies navigables en millions de tonnes kilom.	Longueur en kilomètres des voies ferrées exploitées	Trafic des voies ferrées en millions de tonnes kilom.
1850	10.580	1.666	3.083	»
1860	11.100	1.901	9.525	3.120
1875	10.770	1.964	21.770	8.136
1880	10.940	2.007	26.198	10.410
1890	12.370	3.216	36.894	11.810
1900	12.150	4.675	43.059	16.681
1907	11.870	5.371	55.000	19.886

(Annuaire statistique pour 1907 du Ministère du Travail.)

Comment les transports sur les voies navigables sont-ils actuellement organisés ? Ils recourent à trois instruments indispensables : la batellerie, la traction, les ports de navigation intérieure.

I. — La batellerie

A l'époque contemporaine, on se préoccupe avant tout de construire des voies navigables suffisantes pour donner accès à la péniche flamande, qui est le bateau type, et dont les dimensions sont les suivantes : longueur 34 m. 50 à 38 m. 50, largeur 5 mètres, profondeur 2 m. 30. Le bateau, qui supporte 375 tonnes à pleine charge, en reçoit 300 avec 1,80 d'enfoncement. Il est utilisable pendant une trentaine d'années et coûte en moyenne 15,000 francs. Grâce à sa forme rectangulaire avec fond plat, il peut utiliser les écluses qui abondent sur nos canaux. La plupart sont en bois,

et appartiennent à des propriétaires français qui les conduisent eux mêmes, le plus souvent (1).

Le nombre des bateaux qui appartiennent à des compagnies est peu élevé ; il ne dépasse guère 25 0/0 de l'effectif total. Cette situation engendre à la fois des avantages et des inconvénients ; des avantages, en ce sens que la division de la propriété multiplie la concurrence et tend à abaisser le prix du fret : des inconvénients, car il n'y a aucune organisation rationnelle des services de navigation ; les bateliers manquent de moyens d'information pour trouver des chargements ; et ils vont, avec leurs bateaux vides, à la quête de frêt, tandis que, sur d'autres points du territoire, les négociants cherchent vainement des bateaux disponibles pour transporter leurs marchandises : « Le batelier quitte Paris à vide, s'en va à l'aventure, errant le long des canaux à la recherche d'un chargement. Il se met en rapport avec un affréteur qui lui procure un client. Il est des affréteurs fort honorables, mais ceux-là même prélèvent une commission assez forte. Il en est d'autres qui retiennent le marinier dans des auberges hospitalières, et leur avancent de l'argent moyennant un intérêt de 100 à 250 0/0. Sur les frais de voyage de Denain à la Villette, estimés à 400 francs, la commission d'affrètement est de 60 francs ; mais la somme que l'affré-

1. Colson. *Transports et tarifs*. Paris, 1908.

teur réussit à enlever au marinier est de 100 à 250 francs. Le mal a empiré depuis qu'une nuée de ces courtiers, chassés du bassin de Charleroi, est venue s'abattre sur nos rivages (1). »

Une statistique utilisée par M. Félix Faure dans son rapport de 1893 (2) constate qu'en 1891, le 16 mai, jour du recensement, il y avait 7.540 bateaux en route, dont 5.393 chargés et 2.147 vides, contre 8.385 bateaux en stationnement, dont 2.675 chargés et 3.914 vides. Donc, près de la moitié de l'effectif était à vide. Une organisation plus rationnelle, un groupement, au lieu de la dispersion actuelle, ne pourraient qu'améliorer le service de la batellerie.

II. — *La traction*

Elle s'opère en France par halage, remorquage et touage.

Le halage, lorsqu'il est fait à col d'homme, ne permet pas d'assurer au bateau une vitesse supérieure à 2 kilomètres à l'heure. Il est économique si le chargement est léger, si le tonnage du bateau est faible. Mais toutes les fois qu'il y a nécessité de recourir à la main d'œuvre étrangère, la cherté de ce mode de traction enlève tout

1. Paul Léon. *Revue de Paris*, janvier 1902, p. 336.

2. *J. off. annexe, Ch.*, 1893, p. 265.

bénéfice au marinier. Dans les canaux de la région du nord et de l'est, les règlements de police l'ont formellement interdit et ont donné la préférence au halage par chevaux, qui permet d'obtenir une vitesse moyenne de 3 kilomètres à la remonte et de 4 à la descente sur les rivières, vitesse qui tombe sur les canaux à 2 kilomètres, par suite des éclusages plus fréquents. Notons, en passant, que la traction électrique est employée avec succès en France sur les canaux du Nord. A l'étranger également, on en fait le plus grand cas; elle a fait l'objet de nombreux rapports très documentés présentés par des ingénieurs au XI^e Congrès international de navigation (1).

L'emploi de la vapeur aboutit à des transports plus rapides; toutefois, la vitesse est plus ou moins réglementée par suite de la nécessité de conserver les berges faites le plus souvent sur les canaux de terre rapportée. « Or, comme le constate M. Fleury, l'accroissement de la vitesse a pour conséquence l'augmentation du volume d'eau déplacé dans un temps donné, et, par conséquent, celle de la violence des courants de retour, qui ramènent de l'avant à l'arrière les eaux refoulées par le bateau. Cette vitesse sera d'autant plus considérable que le rapport de la section du bateau à celle du canal sera plus grand (2). » C'est seu-

1. *L'outillage des ports de navigation intérieure, progrès de l'outillage électrique*, XI^e Congrès, Saint-Petersbourg, 1908.

2. Fleury. *Compte rendu du V^e Congrès international de navigation intérieure*, p. 7 et s.

lement sur les voies fluviales que les remorqueurs à vapeur peuvent accélérer librement leur vitesse, en raison de la largeur plus considérable du cours d'eau et de la solidité des rives naturelles. D'une manière générale, les bateaux à vapeur et les remorqueurs sont d'une utilisation moins facile sur les canaux que sur les fleuves et rivières.

De plus, il est difficile de songer à l'emploi des remorqueurs pour le déplacement de convois de chalands sur les canaux, en raison du grand nombre des écluses, ce qui entraîne des pertes de temps et par suite un surcroît de frais. Il faut au moins quinze à vingt minutes pour l'éclusage de chaque chaland, lequel s'effectue séparément sur les canaux, par suite des dimensions restreintes des écluses.

Pour éviter ces difficultés, on a beaucoup employé, depuis la seconde moitié du xix^e siècle, le procédé du touage. Il consiste dans une chaîne noyée sur toute la longueur du canal et fixée de distance en distance. Cette chaîne est utilisée par les toueurs, qui sont munis d'une série de poulies et de treuils sur lesquels la chaîne vient enrouler. En tournant le treuil, on fait avancer le bateau qui se hâle sur la chaîne. La vitesse des toueurs est de 3 à 6 kilomètres à l'heure à la remonte, de 6 à 9 kilomètres à la descente. C'est en 1855 que ce procédé a été employé pour la première fois par la compagnie du touage sur la Basse-Seine et l'Oise. Le touage est pra-

tiqué en général par des compagnies qui doivent obtenir une autorisation de l'administration pour l'installation de la chaîne dans le lit du fleuve, car il en résulte une occupation d'une partie du domaine public. Le gouvernement ne manque pas, dans ses conditions, d'imposer un prix maximum, auquel les toueurs devront être mis à la disposition des bateliers. Il y a plus de variation pour les prix perçus par les remorqueurs, en raison de la division de la propriété des bateaux, et de l'absence d'organisation groupée, qui permette aux mariniers d'obtenir la traction à des prix normaux. En résumé, il existe une assez grande diversité dans les modes de traction en France ; les moins onéreux sont encore le halage à col d'homme et le halage par chevaux, le coût de ce dernier est en moyenne de 5 millimes, mais ce sont aussi les plus primitifs.

III. — *Les ports de navigation intérieure*

Il n'y a pas de navigation possible, si, sur certains points, les bateliers ne sont pas assurés de trouver des emplacements suffisamment larges pour le stationnement de leurs bateaux, les réparations, dont ils peuvent avoir besoin, et le chargement des marchandises. Ces ports appartiennent au domaine public, comme la

voie navigable sur laquelle ils sont établis (1). Ces ports ne peuvent rendre aux bateliers les services que ceux-ci en attendent, s'ils ne sont pas convenablement outillés. Or, pour qu'il en soit ainsi, il faut des magasins, des abris pour les marchandises, des engins destinés à en faciliter le chargement ou le déchargement, et surtout des voies ferrées, qui puissent amener les marchandises jusqu'au quai, où elles abandonneront la terre ferme pour prendre la voie fluviale. Les conditions d'un bon outillage sont assez fréquemment réunies, lorsque les ports ont été construits par des particuliers ou des sociétés, qui ont été autorisés à faire les dépenses nécessaires pour les mettre en état. Généralement, les entreprises particulières sont alors rémunérées par une concession de durée variable et essentiellement révocable, puisqu'elle porte sur une fraction du domaine public. C'est le cas de la plupart des ports des compagnies houillères des bassins du Nord et du Pas-de-Calais (2). Mais les ports publics sont loin de présenter des installations aussi conformes au progrès. La plupart manquent complètement d'abris et de hangars, et ne possèdent que des engins de manutention insuffisants : « Comme hangars, écri-

1. Cf. Monnier. *Du régime des ports de navigation intérieure*, rapport au VI^e congrès international de navigation intérieure, p. 9.

2. Cf. Monet et Dardennes. *L'outillage des ports de navigations intérieure en France*, p. 20 et suiv.

vent MM. Monet et Dardennes, on ne trouve que ceux établis par la ville de Paris sur le bassin de la Villette, d'une superficie totale de 9.000 mètres carrés, ou ceux construits sur quelques grandes lignes par diverses compagnies de transports fluviaux (hangars de la Compagnie H.-P.-L.-M. à Joigny, à Orléans, Châlon-sur-Saône, ceux de MM. Pavot frères à Compiègne, Chauny, Saint-Quentin, Cambrai, Douai)... Ces installations privées consistent en général en de simples magasins en bois, sans étage, de dimensions variables, suivant l'importance du trafic. Les ports les plus importants eux-mêmes n'ont qu'un outillage absolument insuffisant... Les engins puissants sont rares ; ils sont presque exclusivement installés par des propriétaires de pierres de taille, pour l'embarquement de ces pierres. C'est là une lacune particulièrement regrettable. » Enfin et surtout, ce que l'on peut constater dans l'outillage de notre navigation intérieure, c'est la quasi-absence de ports spécialement destinés à raccorder les voies navigables aux chemins de fer. C'était là, jusqu'à la loi de 1908, un grave défaut d'organisation technique et commerciale nuisible à l'intérêt général.

La conclusion qui se dégage de cet exposé, c'est que, malgré les améliorations et l'extension de notre réseau de voies navigables depuis 1879, de notables progrès restaient à accomplir à l'époque contemporaine. Mais il n'est pas possible d'aborder l'étude de la loi de 1908,

sur le raccordement des voies de fer et des voies d'eau, sans se demander, au préalable, s'il est vraiment d'une bonne conception économique de consacrer des dépenses à la réorganisation des voies de transport par eau.

§ 2. — LA CONCURRENCE ENTRE LES VOIES NAVIGABLES
ET LES VOIES FERRÉES. — LES AVANTAGES DE LA NA-
VIGATION INTÉRIEURE

Les avantages et les inconvénients de ces deux modes de transport ont été bien souvent signalés. Nous n'avons nullement l'intention d'y revenir en détail ; mais il est impossible de montrer la place importante des fleuves et des canaux, comme instruments de transport, sans répondre auparavant à certaines objections, qui de tout temps ont été dirigées contre leur emploi.

Les arguments qu'on prétend invoquer pour démontrer la supériorité des chemins de fer sont généralement présentés comme étant au nombre de trois : 1° Aptitude des voies ferrées à opérer le transport de toutes les marchandises sans distinction de poids ni de nature ; 2° Supériorité quant à la vitesse ; 3° Modération de leurs tarifs, qui seraient moins élevés que ceux des voies fluviales. En réalité, nous allons constater qu'aucun de ces arguments n'est absolument irréfutable.

1° On affirme d'abord qu'il n'y a aucun motif d'établir une différence entre les transports par terre et les transports par eau, en raison de ce que les uns conviendraient mieux à certaines marchandises, les autres à des produits d'une nature dissemblable. On prétend qu'aussi bien sur les berges d'un canal que sur les quais d'une gare, toutes les marchandises, sans distinction de valeur ni de poids, se rencontrent. Avancer que le rôle des chemins de fer doit se borner aux marchandises légères et peu encombrantes, qui réclament la vitesse et la régularité, tandis que les voies navigables conviennent aux marchandises lourdes et de peu de valeur, c'est émettre une proposition inexacte. Le rôle d'un chemin de fer est autrement vaste, dit-on, que celui d'un canal qui, pour de nombreuses raisons, ne peut assurer un trafic ni aussi étendu, ni aussi important. Le chemin de fer transporte les marchandises pondéreuses, d'après ses partisans, à des prix qui seraient aussi bas que ceux de la batellerie. En effet, lorsque le chemin de fer sillonne un pays plat, le prix de revient est minime, et il est possible d'abaisser les tarifs spéciaux jusqu'à un 1 centime, sans que la compagnie se trouve en perte (1). En réalité, il nous semble que le transport par eau l'emporte, quant au bon marché, sur le transport par voie ferrée. Il n'y a pas à

1. Cf. Telle est l'opinion de M. Yves Guyot. *La Crise des Transports*. Paris, 1908.

en douter, si l'on considère l'augmentation du trafic fluvial, qui est passé de 1.964 millions de tonnes kilométriques en 1875 à 5.371 millions en 1907 (1). D'autre part, on constate à l'époque actuelle la tendance universelle des marchandises à se diriger vers les régions abondamment pourvues de voies de navigation. Nombreux sont les industriels qui, par exemple, des départements de l'Ouest expédient à Paris leurs produits, pour les envoyer ensuite par voie d'eau aux lieux de destination : « Tel industriel de Chemillé, au sud du Maine-et-Loire, expédie jusqu'à Paris par terre, et de là par eau, les couvre-pieds destinés aux villes du Nord. Les fabricants de chaussures et de coutil de la Mayenne, des expéditeurs d'orges de la Sarthe ont aussi fait de Paris le port d'embarquement de produits destinés à la Bourgogne ou à l'Alsace. Tel confiseur de Nantes envoie des conserves de petits pois jusqu'à Rouen par mer, et de là à Lyon par la Seine et les canaux (2). » Cette propension des marchandises à suivre la voie d'eau, plutôt que la ligne ferrée, s'explique tout naturellement par le fait que les tarifs sont moins élevés par eau que par fer. Lorsque les tarifs des chemins de fer se rapprochent des frêts, c'est qu'ils sont con-

1. *Annuaire statistique de la France*, publié par le Ministère du Travail.

2. Laffite, *La concurrence des voies ferrées et des voies navigables*. Paris, Duruy, 1902, p. 3.

currencés par des voies navigables et qu'ils craignent ne ne pouvoir l'emporter. D'après les statistiques dressées par le Ministère des Travaux publics (1), le coût moyen de la tonne kilométrique généralement applicable à la navigation est de 1 c. 5 ; il descend même à 0 c. 8 de Paris à Rouen. Or, les mêmes statistiques accusent un coût moyen de 4 c. 5 pour la tonne kilométrique par chemin de fer, en petite vitesse. Ce bon marché du prix du fret, par rapport au coût du transport par chemins de fer, explique que toutes les marchandises pondéreuses et encombrantes, comme la houille, les minerais, le bois, la chaux, les engrais, en d'autres termes les éléments de la production de l'industrie et de l'agriculture, soient confiées de préférence à la voie d'eau plutôt qu'au chemin de fer. Le domaine de celui-ci est réservé plutôt à la farine, à la viande, aux marchandises qui comprennent une plus grande valeur sous un moindre volume. Il s'opère donc bien une différenciation entre les produits qui sont l'objet de l'un ou de l'autre mode de transport, et elle n'est elle-même que la répercussion et la conséquence de l'inégalité des tarifs, plus élevés pour le chemin de fer que pour la voie d'eau.

2° La question étant ainsi tranchée, relativement à la distinction qui doit être opérée entre le transport qui

1. *Le Monde économique*, 23 janvier 1901, p. 101.

convient à certaines marchandises, et celui qui convient à d'autres, les partisans des chemins de fer ne se tiennent cependant pas pour battus. Ils soutiennent que la navigation par fleuves et canaux est un mode inférieur, surtout au point de vue de la vitesse. Tandis que le chemin de fer augmente constamment la rapidité de ses transports, la vitesse obtenue sur les canaux et rivières se maintient en moyenne à trois kilomètres à l'heure; les dimensions réduites des canaux actuels ne permettant pas d'atteindre un meilleur résultat. Le bateau n'a même pas, affirme-t-on, la supériorité au point de vue de la capacité du trafic ; car, par suite de la faible largeur des canaux, du tonnage réduit des péniches et des arrêts périodiques, occasionnés par la gelée ou la sécheresse, la quantité des marchandises, qui peut être déplacée par eau, ne dépasse pas sensiblement celle des produits qu'un train peut emporter.

On ne saurait méconnaître, bien entendu, le degré de perfectionnement auquel sont arrivés aujourd'hui les chemins de fer, au point de vue de la régularité et de la vitesse. Sauf des circonstances anormales et exceptionnelles, il est possible à tout expéditeur de calculer avec précision le moment auquel sa marchandise sera remise entre les mains du destinataire. De plus, il ne faut pas hésiter à déclarer que jamais la batellerie ne pourra atteindre des résultats semblables. Elle se heurte à des obstacles naturels, qui résultent des

saisons d'abord, puis de la difficulté de creuser ou d'élargir le lit de la voie navigable. Enfin, l'obligation de chômer pendant les périodes où s'imposent les réparations ; car certains biefs doivent alors être mis à sec. Cependant, le désavantage au détriment des voies d'eau n'est pas si marqué, qu'il le paraît de prime abord. Il est des fleuves et des rivières sur lesquelles la vitesse peut être facilement augmentée. Nous en avons un exemple chez nos voisins, les Allemands ; c'est ainsi que, sur le Rhin, le transport des voyageurs et des marchandises entre Mannhein et Rotterdam est assuré à la vitesse de 15 kilomètres à l'heure et de 10 à la remonte. Or, on sait qu'en France, sur beaucoup de lignes ferrées, notamment sur celles du centre et des Alpes, par lesquelles passent tous les convois chargés en vue de dégager les artères principales, la vitesse n'excède pas sensiblement 15 kilomètres à l'heure. Même sur les grandes lignes, les trains de marchandises subissent des retards fréquents, par suite du temps qu'ils perdent sur les voies de garage. Il y en a qui attendent des heures et même des journées entières, pour laisser passer des trains de voyageurs à marche rapide, dont le nombre a dû être doublé ou triplé par les exigences du service. Dès lors, la différence de vitesse n'est plus aussi accentuée qu'on le soutient.

D'un autre côté, la navigation par fleuves et canaux perfectionne de plus en plus sa technique de transports.

L'ancien trainage par chevaux ou à col d'homme, après avoir été longtemps exclusivement usité, paraît aujourd'hui céder la place aux moteurs à pétrole ou même à gaz pour les chalands. L'électricité nous réserve de nouvelles applications possibles ; telle, par exemple, celle qui est faite au canal de Teltow, où tout marche à l'électricité : manœuvre des écluses, mouvement et traction des chalands. Des essais de traction électrique ont été faits récemment sur le Rhône, et aussi sur les canaux du Nord, et on ne peut qu'applaudir à cette initiative, grâce à laquelle les convois de bateaux pourront accélérer leur marche. Enfin, même si ces perfectionnements ne sont pas effectués partout à brève échéance, les voies d'eau conserveront encore certains avantages. M. Laffitte a dit fort justement : « Les avantages des transports par eau sont indiscutables... Il existe en France, dans le bassin de la Loire notamment, quantité de carrières inexploitées, de richesses dormantes, que la voie ferrée est impuissante à mettre en valeur, et que seule la voie navigable sortirait du néant (1). » Le chemin de fer hésite à construire des lignes nouvelles, dont il n'est pas assuré de retirer un bénéfice. Si, dans ces mêmes régions, il existe des voies naturelles, comme il n'y a plus à faire face aux mêmes frais d'établissement ou de construction, l'organisation d'un service de transport devient

1. *La concurrence des voies ferrées et des voies navigables*, p. 3 et 4.

facile ; et des marchandises, qui n'auraient pu être mises en mouvement, développent leur trafic, grâce aux transports économiques qui leur sont procurés. D'autre part, les bateaux ont la facilité de s'arrêter sur un point quelconque de leur parcours, pour y prendre ou pour y laisser leurs marchandises ; ils ne sont pas, comme les convois de chemins de fer, dans l'obligation de stationner dans des gares déterminées d'avance. De là de grandes facilités fournies aux riverains ; « c'est là notamment ce qui fait de la batellerie un moyen de transport si précieux pour les ports maritimes en rivière ; les allèges et les gabarres viendront recevoir les marchandises le long des navires, qui n'ont pas besoin d'être placés bord à quai. Elles les portent aux usines ou aux magasins, qui généralement bordent les fleuves en avant des grands ports, et l'on évite ainsi un camionnage onéreux » (1). Enfin, comme l'accès des voies navigables est libre, certaines compagnies, par exemple les mines de Blanzky, possèdent une flottille de chalands et effectuent elles-mêmes leurs propres transports ; d'où une notable économie. Sur les réseaux ferrés, des avantages analogues ne pourraient résulter que de la création de nombreux raccords.

Contrairement à certaines assertions, nous avons vu qu'il existe bien une spécialisation certaine quant aux marchandises transportées par chacune des deux voies.

1. Colson. *Transports et tarifs*.

concurrentes. L'écart de vitesse n'est pas si considérable qu'on l'a prétendu. Enfin, le reproche adressé aux voies d'eau de n'être pas un mode économique n'est pas plus fondé ; les statistiques établies par le ministère des Travaux publics, et dont nous avons donné ci-dessus les résultats, sont probantes à cet égard. Il est facile de calculer l'économie que le bateau procure soit au commerce, soit à l'industrie ou à l'agriculture. D'après les statistiques dont il s'agit, 5,100 millions de tonnes ont été transportés sur nos canaux et rivières en 1905, sur un kilomètre. En multipliant ce chiffre par le coût moyen de 1 ct. 5, on constate que les transports par eau ont coûté environ 76,500,000 francs.

Si l'on supposait que, par hypothèse, les voies d'eau n'existent pas, il aurait fallu transporter toutes ces marchandises par chemins de fer. Or, d'après les mêmes statistiques, la tonne kilométrique par chemin de fer coûte en moyenne 4,5 en petite vitesse. Le prix total aurait donc atteint 229 millions $1/2$. D'où une économie de : $229\ 1/2 - 76\ 1/2 = 153$ millions. Il convient sans doute de retrancher de ce chiffre celui de 12 millions, qui présente l'entretien annuel des canaux et rivières. Le budget de 1908 prévoyait pour les rivières 6,025,000 francs, pour les canaux 5,972,000 ; ensemble 11,997,000 francs) ; il reste une économie de 141 millions. Et l'on comprend mieux encore l'importance de l'économie procurée par le réseau navigable, si l'on

considère les dépenses de construction de ce réseau par comparaison avec les voies ferrées. La mise en état des voies navigables actuellement ouvertes en France a coûté environ 1,500 millions. L'économie procurée correspond donc à un rendement de 9,40 0/0 l'an, dans les circonstances actuelles. Au contraire, l'ensemble du réseau ferré français a coûté le chiffre singulièrement plus considérable de 15,141 millions. Or, les recettes totales brutes de l'exploitation ont été en 1905 de 1,576 millions ; dont : 842 millions pour la petite vitesse et 734 pour la grande. Ces recettes, après avoir d'abord couvert des dépenses totales d'exploitation montant à 823 millions, ont dégagé une recette nette de 753 millions qui, en rémunération d'un capital de 15,141 millions, ne représente pas un rendement supérieur à 5 0/0, notablement inférieur à celui de 9,40 0/0 que fournissent les canaux et rivières (1). On objectera sans doute que le bénéfice obtenu par les puissantes compagnies de chemins de fer est versé sous forme de dividendes et d'intérêts aux actionnaires et aux obligataires de ces sociétés, tandis que les bénéfices procurés par la voie d'eau ne le sont pas ; mais qu'importe, du moment que ce bénéfice reçoit la destination, socialement pour le moins aussi utile, d'abaisser, avec le prix du transport, le coût de revient des marchandises. Un semblable résultat ne saurait être indiffé-

1. Cf Arnodin. *La lutte économique des transports*, 1908.

rent à une époque où, plus les prix de transport des marchandises sont réduits, plus ces marchandises sont assurées d'un écoulement facile, régulier et rémunérateur. Et l'intérêt du producteur n'est pas seul en jeu ; le consommateur profite aussi de ce dégrèvement des transports, par une diminution du prix de l'existence. De ces constatations, il résulte que les voies navigables jouent encore aujourd'hui un rôle intéressant dans les transports, et que, loin de vouloir tout confier au rail, il y a une utilité indéniable à compléter et à améliorer notre réseau navigable. Mais, ce n'est point par une préférence exclusivement accordée à l'une ou à l'autre des deux catégories de voies, que les intérêts généraux d'un pays peuvent recevoir satisfaction. C'est la coopération des voies navigables et du chemin de fer qui s'impose. Seule, l'union des deux modes de transports peut produire des résultats durables et féconds. En effet, si d'un côté les chemins de fer présentent des avantages réels sur les voies navigables (vitesse et régularité), par contre, celles-ci l'emportent au point de vue du bon marché et de la facilité de l'exploitation. Il est donc évident que chacune des deux voies, loin de lutter contre l'autre, avec l'idée arrêtée qu'elle a un adversaire à vaincre, doit chercher à entrer le plus possible en contact avec sa concurrente. La part respective prise par les chemins de fer et les canaux et rivières dans le mouvement général des marchan-

disées progressera ainsi dans des proportions beaucoup plus rapides. Nous citerons à ce sujet l'opinion émise par M. Sympher, le spécialiste allemand, à la première séance du X^e Congrès international de navigation. « En Allemagne, dit-il, la navigation intérieure et les chemins de fer se sont développés parallèlement. Par conséquent, vous pourrez en déduire que les chemins de fer ne sont pas toujours des concurrents qui diminuent la circulation... Nous avons déjà un très grand nombre de ports intérieurs, de sorte qu'une communication entre les chemins de fer et les voies fluviales a été établie et qu'elle s'étend toujours davantage... Les voies fluviales et les chemins de fer se complètent. » La doctrine à suivre est toujours celle que M. de Freycinet préconisait en 1879 : les chemins de fer et les canaux, loin de se supplanter, sont appelés à s'entr'aider, à se compléter utilement : chacun ayant ses attributions et sa part naturelle dans le trafic général. D'autre part, les voies d'eau possèdent la vertu de modérer les chemins de fer dans la tarification appliquée aux marchandises ; elles sont pour eux un avertissement de ne pas dépasser la limite au delà de laquelle le commerce n'hésiterait pas à sacrifier la régularité à l'économie.

Cette politique a-t-elle été suivie en France à l'époque contemporaine ? A-t-on cherché, jusqu'à présent, à faciliter la coopération des deux modes de transport

et à les mettre en état de tirer le meilleur parti, par la combinaison, de leurs qualités respectives ?

Il est permis d'en douter. Pendant très longtemps, l'attitude des compagnies de chemins de fer, vis-à-vis des voies d'eau, s'est bornée à une lutte de tarifs. De plus, elles ont cherché à mettre obstacle à tout transbordement de la voie ferrée à la voie navigable ou réciproquement.

Premièrement, la lutte de tarifs a atteint une âpreté excessive, dont les épisodes ont été bien souvent décrits. Le gouvernement n'a pas hésité, en pareil cas, à prendre des mesures énergiques, et, d'une manière générale, il a pris le parti de refuser l'homologation de tous les tarifs, dont les prix ne seraient pas légèrement supérieurs à ceux de la batellerie. En fait, le comité consultatif des chemins de fer se refuse à donner un avis favorable à l'homologation des tarifs proposés par les compagnies, quand ceux-ci ne sont pas supérieurs de 20 0/0 au fret de la voie navigable parallèle (1). Par application de cette idée, on constate dans ces dernières années d'assez nombreux refus d'homologation de tarifs. Ainsi le 5 octobre 1894, la Compagnie P.-L.-M. demande une addition dans le tarif d'un paragraphe 4 fixant un prix de 10 francs par tonne, frais de char-

1. Fleury. *Dictionnaire du commerce et de l'industrie*, article : « Navigation intérieure. »

gement, de déchargement et de gare compris, pour le transport de Saint-Fons à Marseille des chlorures de chaux, cristaux et sels de soude, par expédition de 500 kilogrammes. Ce tarif avait pour objet de faciliter les expéditions sur Marseille de ces trois produits chimiques ; mais, par décision du 11 mars 1895, le ministre des Travaux publics refuse d'homologuer le tarif présenté, par le motif qu'il ne laissait qu'un écart insuffisant au profit de la navigation. Le 4 mars 1898, la Compagnie P.-L.-M. propose d'inscrire, à titre temporaire, au tarif 10, un prix de 6 fr. 60 par tonne, pour le transport de Lézinnes à la Chapelle-La-Reine et à Mennecey des chaux et ciments, par expédition de 20.000 kilogrammes. Il convient de noter que ce prix était sollicité par des entrepreneurs de travaux publics, pour l'adduction des eaux du Loing et du Lunain. L'homologation fut refusée le 15 décembre 1898. Le comité consultatif justifia son refus, en alléguant que dans la circonstance, le prix proposé apparaissait comme une mesure destinée, soit à favoriser particulièrement certains entrepreneurs, soit à enlever aux voies concurrentes un trafic temporaire et exceptionnel (1).

Les compagnies n'ont donc pas réussi à attirer vers elles, par des tarifs intentionnellement réduits, le trafic de certaines marchandises. L'Etat a combattu aussi les

1. Cf. Yves Guyot. *Gaspillages régressifs et dépenses nécessaires*. Guillaumin, 1903.

prétentions des compagnies, en exigeant qu'elles étendissent à des parcours non concurrencées l'application des tarifs réduits qu'elles proposaient. De cette manière, les régions dépourvues des voies navigables profitent des prix réduits, que les chemins de fer doivent établir sur les lignes concurrencées pour ne pas perdre tout leur trafic.

Les compagnies ont cherché alors à rendre inutilisable tout transbordement de la voie ferrée à la voie navigable, et à empêcher le commerce de profiter des ports de transbordement. Le port de transbordement est un port créé et spécialement outillé pour permettre l'échange de marchandises de bateau à wagon ou inversement. Ces ports sont destinés à donner aux commerçants, aux agriculteurs et aux industriels la possibilité de pratiquer le transport mixte par bateau et par wagon. Ils ont en France une origine fort ancienne. Ils ont été construits à l'époque où les chemins de fer en étaient eux-mêmes à leurs débuts ; les voies ferrées ne desservaient pas alors les mêmes régions que les canaux ; elles ne les doublaient nullement, et leurs lignes éparses avaient au contraire intérêt à se raccorder aux voies navigables. Dans la région du Sud-Est, notamment dans la région de Saint-Etienne à Lyon, d'Alais à Beaucaire, de Marseille à Avignon, le rail n'avait pas d'autre prétention que d'être le camionneur de la navigation du Rhône. A ce moment, le plus beau bateau du Rhône

portait le nom du créateur du réseau P.-L.-M. ; il s'appelait « le Talabot ». De là, l'origine très ancienne de quelques-uns de nos ports de raccordements : Lyon-Perrache (1830), Givors (1831), débouchés du chemin de fer de Saint-Etienne ; Beaucaire (1833), débouché de la ligne des houillères du Gard. D'autres fois, les grandes compagnies actuelles se sont trouvées, par suite de la fusion des réseaux secondaires, propriétaires de gares d'eau raccordées, qui constituaient pour les compagnies régionales, comme aujourd'hui pour nos compagnies d'intérêt local, des affluents de trafic. C'est le cas pour Sens à Châlons ; pour Besançon, qui faisait partie du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse par Morteau, adjugé en 1874 à des entrepreneurs concessionnaires. Donc aux débuts, les chemins de fer ne paraissaient présenter d'autre utilité que de faciliter les débouchés aux centres industriels, en acheminant leurs produits vers les voies navigables qui, avec les routes nationales, constituaient alors les seuls grands courants commerciaux. « Ils n'étaient en quelque sorte que les camionneurs de la navigation, et le redoutable concurrent de l'avenir se contentait d'être au début l'auxiliaire hésitant d'une batellerie séculaire (1). » La première concession des chemins de fer en France, celle qui fut accordée pour la ligne, longue de 23 kilomètres,

1. (*Journal des transports*, n° du 19 juillet 1902.)

de Saint-Etienne à Andrezieux, le 26 février 1823, n'avait d'autre objet que de mettre les mines du bassin de la Loire en communication avec les cours d'eau.

De même les chemins de fer d'Alais à Beaucaire, de Marseille à Avignon n'occupaient guère qu'un rôle fort modeste, et les ports de transbordement résultèrent précisément de cette coopération libre de ces deux modes de transport. Mais, si l'entente a présidé aux rapports de débuts entre le chemin de fer et la voie d'eau, ce *modus vivendi* n'a pas duré longtemps, et une opposition persistante n'a pas tardé à être faite par les compagnies de chemins de fer au maintien et à l'extension des ports de transbordement. De 1852 à 1858, les petites compagnies fusionnent et deviennent les grandes compagnies actuelles. Dès lors, l'intérêt particulier des petites lignes disparaît devant l'intérêt de l'ensemble des lignes de la puissante compagnie, et les ports de transbordement, du même coup, semblent perdre leur utilité d'autrefois. Les compagnies s'attachent à construire des lignes parallèles aux voies navigables en vue d'anéantir le trafic de ces dernières et d'alimenter suffisamment les voies transversales, pour qu'elles n'aient pas besoin de recourir aux ports de raccordement. En d'autres termes, dès que le chemin de fer vit dans les fleuves et canaux les concurrents qui pouvaient enlever une partie des marchandises qu'il transportait, il s'attacha à les combattre. Ce fut le

spectacle auquel on assista pendant plus d'un quart de siècle ; durant cette période, les compagnies poursuivirent, par une politique uniforme et constante, l'anéantissement raisonné des ports de transbordement. Elles cherchaient systématiquement à isoler les voies navigables et à rendre impossible tout transit entre elles et les voies ferrées. L'attention des pouvoirs publics se porta sans doute sur cette question ; ainsi, M. Krantz, dans un rapport présenté le 8 juin 1872 à l'Assemblée nationale montra les inconvénients qui résultaient de cette rivalité pour notre industrie et notre commerce, la diminution du trafic de la batellerie et l'impossibilité pour les expéditeurs de profiter du bon marché offert par les voies d'eau. Mais l'Assemblée nationale avait, à cette époque, d'autres questions à résoudre et elle ne donna aucune suite au rapport de M. Krantz. Sans doute, sur quelques points du territoire, de courageuses initiatives privées parvinrent à mettre en échec l'offensive des compagnies de chemin de fer ; mais il ne pouvait s'agir que de succès partiels, et les déplorables résultats de la campagne menée par les compagnies contre les ports de transbordement s'accusaient partout. On aura une idée de l'âpreté, avec laquelle la lutte était poursuivie, par le récit des efforts que la Chambre de commerce de Roanne a dû déployer, pour maintenir l'existence de son port contre les tentatives du P.-L.-M. Cette lutte a duré trente et un ans.

(1866-1897) et l'histoire en a été retracée dans deux volumes publiés par la Chambre de commerce de Roanne (1). La compagnie P.-L.-M. avait reçu la concession du raccordement, mais elle refuse d'abord de procéder à la construction, et c'est l'Etat qui est obligé de s'en charger en 1866. Elle s'engage cependant, par compensation, à réduire ses tarifs de transport pour les charbons de Saint-Etienne à Roanne. Aux termes d'une convention passée la même année, l'embranchement devait être mis en service par la compagnie dans un délai de six mois ; or, il ne le fut que neuf années plus tard, en 1875, devant les réclamations persistantes de la Chambre de commerce. Et encore, les conditions faites par la Compagnie furent telles que le prix du transport des marchandises par chemin de fer entre la gare d'eau et la gare de Roanne était double de celui du camionnage ; par suite, la clientèle continua à donner sa préférence aux voituriers et le port de raccordement ne procura aucun avantage réel.

La compagnie mit d'ailleurs tout en œuvre pour retarder le plus possible l'exploitation du tronçon de raccordement de Roanne. D'abord, elle mit quatre ans pour l'établir, prétendant qu'une transformation de la gare s'imposait, et qu'en raison de l'abaissement des

1. La gare d'eau du port de Roanne, 1897.

taxes, le trafic se développerait à un point tel, que les installations actuelles deviendraient insuffisantes. En réalité, sous prétexte de vouloir multiplier les quais et les installations pour le dépôt et la manutention des marchandises, on commençait par rendre tout trafic impossible. Devant cette attitude, la Chambre de commerce multiplia ses protestations et se plaignit aux pouvoirs publics. Il fallut trente ans pour amener la compagnie à céder, et ce fut seulement en 1895, qu'elle poussa les travaux d'établissement de la gare d'eau. Celle-ci terminée, il semblait que le trafic allait s'effectuer régulièrement ; il n'en fut rien. La compagnie elabora un règlement d'exploitation tellement draconien, que les intéressés préféraient en fait s'abstenir. Il y était dit que la compagnie amènera les wagons sur les voies ferrées du port, mais non au bateau. L'intéressé emploiera ses propres moyens pour les pousser jusqu'à destination. Le pesage aura lieu non pas à la gare d'eau, mais à l'arrivée à Roanne ; l'excédent sera déchargé, moyennant une taxe de 2 francs, et abandonné aux risques et périls de l'expéditeur. Au cas où le chargement ou le déchargement du wagon ne serait pas effectué en quatre heures, la compagnie percevrait une taxe supplémentaire de 50 centimes par heure. Bref, le tronçon de raccordement était bien construit, la gare aménagée, mais tout était combiné de manière à ce que le commerce et l'industrie ne pussent s'en

servir ; et la compagnie alla jusqu'à tenir secrète et à dissimuler à la Chambre de commerce et aux ingénieurs de la navigation toutes les clauses du règlement d'exploitation, qui contenait des règles très sévères. Elle se borna à les informer de son intention d'exploiter les voies du bassin aux mêmes conditions que les voies de ses gares ordinaires. Elle appliquait en réalité à Roanne les règlements qu'elle avait édictés pour les voies du port de Marseille, où l'emploi d'un outillage perfectionné permet des opérations de chargement et de déchargement très rapides. Mis au courant par les intéressés, le ministre des Travaux publics se refusa à homologuer un semblable document, et le 15 avril 1897, un autre règlement plus facilement applicable fut accepté par le gouvernement. Ce n'est là qu'un des incidents de la campagne entreprise par les compagnies de chemins de fer pour mettre obstacle au contact entre la voie ferrée et la voie d'eau. Si on veut en avoir une idée générale, on constate que deux procédés surtout ont été employés dans ce but par les compagnies : 1^e Si le raccordement était imposé à la compagnie, mais non encore exécuté, celle-ci réussissait à éluder l'obligation qu'elle assumait. Ce fut le cas pour les ports de Dôle et de Pouilly-en-Auxois. Le raccordement du port de Dôle avait été déclaré d'utilité publique par décret du 20 août 1883. Depuis cette époque, la ligne de Dôle à Poligny a été remise à la Compagnie P.-L.-M. Mais,

malgré d'incessantes réclamations de la Chambre de Commerce et de la municipalité de Dôle, la compagnie a réussi à se dérober à sa promesse (1). A Pouilly-en-Auxois, le raccordement du port a été décidé en 1882 et il est encore à l'état de projet. Cependant, d'après les prévisions, le trafic de ces deux ports dépasserait 30,000 tonnes, dès le début, pour Dôle et 4,500 à Pouilly.

2° Si la gare de raccordement est établie, la compagnie s'efforce de la supprimer ou de la rendre inutilisable. Elle la supprime d'abord ; tel est le sort subi par le port de transbordement créé, il y a environ trente-cinq ans, à Pagny-sur-Meuse. Ce port n'existe plus que dans la mémoire des personnes du pays. Cependant d'après le témoignage de la Chambre de commerce de Bar-le-Duc, il a rendu des services à une époque déjà lointaine (2).

Et bien d'autres ports ont disparu ainsi, sous les efforts des compagnies. C'est ainsi que la Compagnie du Nord à Valenciennes, sur l'Escaut, a remplacé les voies ferrées du quai par d'autres voies réservées à la formation des trains de voyageurs. On peut citer encore le port de Châlon-sur-Saône, que la Compagnie

1. Chambre de commerce de Lons-le-Saulnier. Séance du 3 juin 1901. *Bull. de l'office des transports*, n° du 1^{er} avril 1902, p. 117.

2. Chambre de commerce de Bar-le-Duc. Séance du 20 juin 1901. *Bull. de l'office des transports*, *ibid.*, p. 117.

P.-L.-M. a rétréci, lors du déplacement de la gare, au point de ne plus permettre aux bateaux d'évoluer.

Lorsque la compagnie n'arrive pas à supprimer la gare de raccordement, elle parvient toujours à la rendre inutilisable. On a pu faire remarquer fort justement à cet égard, que nos chemins de fer déploient autant d'ingéniosité pour éviter tout contact avec la voie d'eau, que les chemins de fer allemands pour le faire naître. Les compagnies ont d'abord établi les ports de raccordement dans des conditions techniques qui en rendaient le fonctionnement impossible. Ainsi, à Besançon, le transbordement est bien régi par des tarifs homologués et publiés ; mais il ne peut être effectué à raison de la grande élévation du quai au-dessus du niveau des eaux et de l'inclinaison très rapide du plan qui le termine du côté de la terre. C'est comme si la compagnie avait élevé un mur pour empêcher les échanges entre le chemin de fer et la voie d'eau. Aussi les marchandises sont-elles déchargées sur un autre point, et camionnées ensuite jusqu'à la gare terrestre. D'autres fois la compagnie installe bien un outillage sur le port de raccordement, mais il est inutilisable pour la navigation. Ainsi près de Dijon, il existe à Comblanchien une carrière dont les pierres sont employées à une grande distance du lieu d'extraction. Ces pierres sont conduites à Dijon par fer, et là elles devraient être chargées sur des bateaux du canal de Bourgogne ; seulement, c'est impossible, la grue du port de Dijon étant trop faible,

elles doivent aller jusqu'à Saint-Jean-de-Losne, à 34 kilomètres, où elles trouvent enfin une grue de 15 tonnes. Il en résulte que le voyage est allongé de 62 kilomètres aller et retour, sans autre profit que l'augmentation des frais de transport ; et la Compagnie P.-L.-M. s'est invariablement refusée à fournir des appareils plus puissants.

D'ailleurs, malgré leur infortune, ces deux ports sont relativement privilégiés. A Chagny, il existait autrefois deux gares et deux grues pour le transbordement ; la compagnie a successivement supprimé l'une des voies, puis les deux grues ; et alors il devient impossible de charger des marchandises d'une autre nature que celles d'un poids léger (1).

Les mêmes errements peuvent être reprochés à toutes les compagnies. Au port de Frouard, qui est le débouché des expéditions du comptoir métallurgique de Longwy, il existe assurément une grue, mais elle est placée de telle façon qu'elle ne permet pas aux marchandises d'arriver jusqu'au bateau, de sorte que la manutention à bras demeure plus avantageuse. En outre, la compagnie se réserve le déchargement des fers et des fontes ; elle les dépose sur le quai ; une deuxième manutention devient nécessaire pour les porter au bateau, et cette manœuvre supplémentaire coûte 30 centimes

1. *Bulletin de l'office des transports*, avril 1902.

par tonne, tandis que le transbordement direct occasionne une dépense moindre (1).

A Bonsecours, qui constitue le port de raccordement avec le chemin de fer de ceinture de Nancy, la voie est située à 14 mètres du talus intérieur du port, qui n'est pas pourvu de mur ; il n'y a pas d'outillage, et le trafic de transbordement est insignifiant (2). A Perrache, la gare d'eau est dans un abandon complet ; elle a été affectée arbitrairement à la seule ligne de Saint-Etienne qui ne présente aucun intérêt pour elle ; en réalité, elle est abandonnée par le trafic, et ses terre-pleins en friche reçoivent non des marchandises, mais la visite des étudiants du laboratoire de Botanique de l'Université de Lyon, qui viennent y chercher des chardons d'une espèce particulière (3). Il convient de noter cependant qu'une visite du ministre des Travaux publics semble avoir eu pour résultat de galvaniser la gare d'eau, et la compagnie a accepté de se mettre en rapport avec les représentants de la région lyonnaise, pour installer un outillage moins défectueux. A Varangeville, port de transbordement pour les marchandises en provenance

1. Chambre de commerce de Châlons-sur-Saône, Lettre au ministre des Travaux publics du 24 avril 1901, et *Bull. de l'office des transports*.

2. 6^e Congrès national de navigation intérieure, 20^e question : l'outillage des ports de navigation intérieure en France. Rapport de MM. Monnet et Dardennes.

3. Même rapport, p. 61.

4. *Bulletin de l'office des transports*, numéro du 1^{er} avril 1902, p. 119.

ou à destination des Vosges, la manutention s'opère par brouettes, car il n'y a ni terre-pleins, ni outillage (1). M. Picard ne formule donc pas une appréciation exagérée, lorsque, dans son *Traité des chemins de fer*, il parle de « l'état presque barbare de l'exploitation commerciale des voies navigables » (2). Si un port est réellement praticable pour le transbordement, les compagnies se hâtent d'entraver la manutention par l'établissement de tarifs prohibitifs (taxes d'embranchement, de manutention, de traction), véritables murs fictifs contre le trafic, lorsqu'il n'y a pas de murs réels. Ainsi, à Besançon le prix du transbordement varie entre 0 fr. 50 et 1 fr. 70 la tonne ; à Dijon, il oscille entre 0 fr. 55 et 0 fr. 95 ; à Saint-Jean-de-Losne, entre 0 fr. 85 et 1 fr. 35 ; à Paray-le-Monial, il est de 1 franc ; à Sens, la compagnie perçoit une taxe de transit de 0 fr. 75. Avec un semblable régime, l'usage des raccordements est illusoire, et il n'est plus possible de songer à l'économie de transports mixtes. Ce n'est pas d'ailleurs seulement sur les voies de raccordement, mais aussi sur les lignes aboutissant à des gares fluviales, que des tarifs prohibitifs sont établis par les compagnies. Ainsi, il y a des lignes, où pour transporter le charbon de la mine à son raccordement fluvial, situé à 50 kilomètres, le conces-

1. Rapport de MM. Monet et Dardennes, p. 63.

2. T. I, p. 348.

sionnaire paie avec les frais accessoires 0 fr. 08 par kilomètre, tandis que le transport sur des lignes n'ayant aucun point de contact avec une gare d'eau, serait réduit pour les mêmes marchandises à 1 c. 4/2 par kilomètre. La lutte entreprise par les compagnies contre les ports de raccordements a été constante et opiniâtre. Elles ont employé les moyens les plus variés pour s'affranchir de la concurrence du commerce fluvial. D'abord, l'insuffisance de l'établissement, ensuite les lacunes de l'outillage, enfin la guerre de tarifs ; et grâce à toutes ces armes, elles ont fini par triompher ; partout, l'œuvre de destruction a été complète et la gare d'eau a manqué son but. C'est seulement à Roanne, que l'énergie de la Chambre de commerce a pu défendre efficacement le port de transbordement.

Les compagnies n'ont suivi une autre politique que dans les hypothèses, bien rares, où la construction d'un port de transbordement a paru constituer pour elles une augmentation de leur trafic personnel. Tel est le cas du port de Gray sur la limite du réseau de l'Est et du P.-L.-M. Ce port est très bien outillé, parce que la Compagnie de l'Est cherche à attirer sur son réseau, non seulement le trafic qui provient des voies ferrées des autres compagnies, mais encore celui des voies navigables qui leur sont parallèles. De même, la Compagnie d'Orléans a, par sa disposition géographique, un grand intérêt au bon fonctionnement des gares

d'eau. Car les canaux, loin d'être parallèles à ses voies, forment sensiblement un arc de cercle, dont le centre se trouverait à Romorantin, et dont les rayons seraient formés par les lignes de l'Orléans.

Dès lors, la rencontre de la voie ferrée et de la voie d'eau se produisant presque à angle droit, il ne saurait y avoir concurrence entre elles, aussi, l'Orléans n'a-t-il pas été amené à pratiquer une politique d'hostilité à l'encontre des ports de transbordement. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce point de vue, quand nous aborderons notre troisième partie et les résultats obtenus, grâce aux voies de raccordement qui existaient déjà avant la loi nouvelle.

Bornons-nous à dire ici que la lutte poursuivie par la plupart des compagnies contre les voies d'eau a entravé dans de larges proportions l'exploitation de celles-ci. Les compagnies n'en disconviennent pas d'ailleurs : « Que la multiplication des ports de raccordement entre la voie de fer et la voie d'eau, » écrit M. Noblemaire », soit avantageuse au commerce, cela ne fait pas le moindre doute, avantageuse aux voies navigables, il n'y en a pas davantage ; avantageuse aux chemins de fer, c'est une autre affaire (1). » En réalité, si l'on peut concevoir des hypothèses où la concurrence des voies navi-

1. Rapport sur la conférence des Chambres de commerce du Sud-Est au Président du Conseil d'administration de la C^o P.-L.-M. 20 septembre 1899. *Bull. de l'office des transports.*

gables enlèverait au réseau ferré une partie de son trafic, il est certain que, dans la plupart des cas, le raccordement ne sera nullement préjudiciable aux intérêts du chemin de fer.

Bien souvent au contraire, le raccordement présente pour les compagnies l'avantage de leur apporter un trafic, qui est enlevé au camionnage. Ainsi, le résultat de la longue lutte avec le port de Roanne a été plus favorable, après sa mise en état, aux intérêts de la compagnie P.-L.-M., que celle-ci ne le pensait. La compagnie cherchait à détourner de la voie d'eau l'important tonnage des pyrites de Saint-Bel, qui s'embarquaient à Roanne. Or, ces pyrites ont toujours été expédiés par voie mixte, et le résultat de la mise en exploitation du raccordement a été de faire passer 200.000 tonnes des tombereaux aux wagons, pour le plus grand bénéfice des chemins de fer. De même à Montereau, à Auxerre, c'est au profit du camionnage que s'exerce la lutte de la voie de fer contre la voie d'eau. La compagnie perd 12.500 tonnes, parce que ce tonnage est fourni par des bois, des pierres, des objets de peu de valeur, qui ne peuvent se passer des conditions économiques d'un transport par eau, au moins partiel. Les fabricants d'ocre de la même région reçoivent leurs charbons par eau et les font camionner jusqu'à leurs usines, mais s'ils empruntaient une voie de raccordement, ils réaliseraient une économie de 0 fr. 85 par tonne. Comment

les compagnies ne comprennent-elles pas que, par suite de cette réduction des frais de transport, la vente des produits fabriqués augmenterait, et que les recettes des chemins de fer y trouveraient aussi leur compte ? A Montereau, Beaucaire. Reims, Amiens, c'est encore le camionnage qui s'enrichit au détriment du chemin de fer. Or, ce mode de transport est coûteux et imparfait ; et le maintien des frais de transbordement à un taux élevé atteint à la fois les consommateurs et les producteurs. A Montereau, ils s'élèvent à 1 fr.75 la tonne, alors que transbordée sur rail, la tonne ne coûterait que 1 franc (1).

A Beaucaire, c'est au moyen de charrettes que sont opérés les transbordements de la gare au quai du canal ou du Rhône (2) ; à Reims, le camionnage n'est pas moins important entre la gare et le port ; à Amiens, le transbordement des charbons atteint 1,20, et celui des tissus s'élève jusqu'à 2,50 (3). Or, le camionnage présente trois graves inconvénients : il est onéreux ; il comporte plus de risques d'avaries que l'emploi de la traction par ligne ferrée ; enfin, lorsque les marchandises transportées sont lourdes et encombrantes, il en

1. Chambre de commerce de Melun. Lettre au ministre des Travaux publics du 24 juillet 1901. *Bulletin de l'office des transports* du 1^{er} avril 1902, p. 121.

2. Chambre de commerce de Nîmes, séance du 1^{er} mai 1901. *Bulletin ibid.*, p. 121).

3. Même bulletin, p. 121.

résulte pour la route une dégradation constante. Ainsi les compagnies, tout en ruinant les gares d'eau, n'améliorent que les profits des camionneurs ; elles s'imaginent sans doute que, si elles développaient le transport mixte, elles fourniraient à beaucoup de marchandises le moyen d'effectuer par voie d'eau une notable fraction du parcours, qui jusque-là s'opérait sur leurs lignes. Mais en fait, cette politique n'a pas d'autre résultat que l'anéantissement de certaines industries spéciales à une région, et, en cherchant à garder pour elles seules toute la clientèle, les compagnies s'en privent totalement. L'industrie, qui subit la loi d'un tarif trop élevé, disparaît, ou ne se développe pas. L'intérêt général est dès lors atteint par l'absence de ports de raccordement, et il est facile de le prouver par l'examen des faits : les phosphatiers de la Somme ont été mis par la Compagnie du Nord dans l'impossibilité d'écouler leurs produits vers l'Est, et ceci à cause de tarifs qui leur interdisent l'accès du port d'Abbeville. De même, les sucreries de betteraves de la même région ont été ruinées par l'élévation des tarifs. Il y a quelques années, les industriels de cette contrée avaient traité des marchés de fournitures de betteraves dans tous les villages situés aux environs d'Amiens. Une grande quantité de betteraves arriva à la gare de Saint-Roch ; de là, elles furent amenées par voitures au port, et il fallut employer des procédés rudimentaires pour les charger

de nouveau sur les bateaux. Il n'y avait même pas de glissière pour faciliter l'opération. En présence des obstacles qui se dressaient contre eux, les cultivateurs et les sucriers cessèrent leur industrie. Que la navigation y ait perdu, c'est incontestable ; mais la Compagnie du Nord a eu lieu aussi de regretter les recettes qui lui ont ainsi échappé. Quelquefois, l'attitude des compagnies aboutit à procurer à une voie étrangère le bénéfice du trafic. Ainsi, la Somme est obligée de faire venir par eau des cailloux d'empierrement de Lessine (Belgique). Or, comme la batellerie manque de frais de retour, elle maintient des prix assez élevés. Si des ports de raccordement existaient, les pierres de la Marne et de Seine-et-Marne pourraient être distribuées aux communes intéressées. La politique systématiquement adoptée par la Compagnie P.-L.-M. a engendré des inconvénients bien plus graves à cet égard ; elle a abouti à priver la France du trafic d'asphalte, qui se faisait autrefois de Travers à Saint-Jean-de-Losne par terre, et de Saint-Jean-de-Losne à Rouen par eau. L'élévation des tarifs, établis par la Compagnie P.-L.-M. jusqu'à Saint-Jean-de-Losne, a écarté les marchandises qui suivent aujourd'hui la voie de Mannheim et d'Anvers. L'industrie allemande a remplacé l'industrie française. Aussi, M. Berthet constate-t-il dans son rapport à la Chambre, que c'est là « une nouvelle preuve des vues à courte portée des compagnies, qui

semblent préférer la perte totale d'un transport à son partage avec la voie d'eau » (1).

Et le préjudice causé par une telle politique est quelquefois étendu aux intérêts du pays tout entier. C'est en appliquant à outrance son système d'isolement des ports, que la Compagnie P.-L.-M. a rendu inutiles les millions dépensés par le gouvernement en vue de l'amélioration du cours du Rhône. Les vallées perpendiculaires du Rhône, dont certaines contiennent des agglomérations industrielles importantes, pourraient fournir un tonnage plus abondant ; mais ces vallées sont desservies par des voies ferrées, qui n'entrent nullement en contact avec la voie fluviale, ne lui apportent aucun élément de trafic et se contentent de déverser leurs marchandises sur les deux grandes lignes ferrées qui longent les rives du fleuve. Il est difficile cependant pour un fleuve d'avoir un hinterland plus considérable que celui du Rhône. Mais sa navigation est privée de tout point de jonction avec les voies ferrées, et par suite, la batellerie en est réduite aux échanges directs, qui sont faits entre Lyon et Saint-Louis et aux chargements peu importants qu'elle peut recueillir en cours de route, dans les localités généralement peu industrielles situées sur les bords mêmes du fleuve. Toutefois, avec la nouvelle loi, on a quelque raison

1. Rapport de M. Berthet, Chambre annexe au procès-verbal de la deuxième séance du 25 juin 1908, n° 1827, p. 17.

d'espérer qu'en France la situation pourra changer, et la bonne harmonie succéder aux luttes, jadis très vivaces, qui persistent encore aujourd'hui. La Compagnie P.-L.-M. dont le réseau se développe chaque jour davantage de part et d'autre de la vallée du Rhône, se rendra compte que cette voie de communication peut lui apporter plus de trafic, en nourrissant ses lignes secondaires, que lui en enlever au détriment de ses lignes principales, d'ailleurs menacées d'encombrement.

Bref, il résulte de l'examen des faits que, jusqu'à l'époque la plus récente, le rôle économique des ports de raccordement n'avait pas été compris en France : entraves apportées à la circulation des marchandises lourdes, paralysie du trafic sur les lignes ferrées transversales à la voie navigable, ruine de certaines industries, accaparement du transport par des voies étrangères concurrentes ; tel a été le bilan de cette ligne de conduite, que les pouvoirs publics ont eu le tort de tolérer pendant près d'un demi-siècle. A l'étranger, a prévalu une tout autre conception du raccordement des voies de fer avec les voies d'eau.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DES VOIES NAVIGABLES ET DES PORTS DE RACCORDEMENT EN ALLEMAGNE

L'Allemagne n'est pas seulement un pays admirablement doté par la nature au point de vue des cours d'eau. Il n'est pas de nation où la préoccupation de souder la voie fluviale à la voie ferrée n'ait été poussée à un plus haut degré. D'abord, la nature a admirablement servi l'Allemagne : sur un réseau de voies navigables atteignant 14,000 kilomètres, les fleuves et rivières comprennent 11,600 kilomètres contre 2,500 kilomètres de canaux ; les $\frac{4}{5}$ du trafic des voies navigables appartiennent aux sept grands fleuves qui sillonnent l'Allemagne. Le rôle prépondérant est donc tenu par les cours d'eau naturels, et en fait, les deux tiers du trafic sont absorbés par deux voies de premier ordre, l'Elbe et le Rhin. Le Rhin allemand, navigable sur une longueur de 566 kilomètres, dessert une population de 20 millions d'habitants, soit près du tiers de la population totale de l'Empire. Plus de 100,000 exploitations industrielles, de diverses natures, employant un

million et demi d'ouvriers, se rencontrent dans les provinces du Rhin ; la majeure partie de la production allemande se trouve dans cette région, en ce qui concerne le fer, le charbon, le vin, le houblon et la bière. A l'heure actuelle, le Rhin constitue la voie navigable de l'Europe sur laquelle l'intensité du trafic est la plus grande. Si les richesses géologiques de son bassin, et en particulier les mines de la Ruhr, sont une des causes prédominantes du développement de la navigation, il n'en est pas moins juste de constater aussi l'influence heureuse des travaux exécutés et de l'activité industrielle de la région, qui ont contribué à l'accroissement du trafic de cette voie navigable (1). Le fleuve est d'ailleurs dans des conditions de navigabilité très favorables. A Carlsruhe, distant de 621 kilomètres de l'embouchure, il n'atteint encore qu'une altitude de 100 mètres. La pente moyenne entre ces deux points n'est donc que de 0,16 par kilomètre. Nulle part la largeur n'est inférieure à 200 mètres, ni la profondeur à 1 m. 50. Des chalands de 94 mètres de long, 12 mètres de large, et portant 2,000 tonnes, y circulent facilement. Sur ce fleuve, 3 ports ont un trafic considérable : Ruhrort, Duisburg et Mannheim. A la fin de 1908, la totalité de leur trafic s'élevait à près de 23 millions de tonnes (2).

1. Rapport au IX^e Congrès international de navigation, Dusseldorf, 1903.

2. Jahresbericht der Handels Kammer Mannheim für, 1908.

Sur l'Elbe, ce sont les ports de Hambourg. Magdeburg et Dresden qui attirent la circulation la plus intense.

Les autres grands fleuves, la Weser, l'Oder et la Vistule offrent près de 2.000 kilomètres de voies navigables. En outre, des travaux de canalisation ont été effectués sur environ 500 kilomètres de fleuves et de rivières. Dans les trente dernières années, on a voulu améliorer encore les conditions de navigabilité des voies existantes. Deux nouvelles voies ont été construites ; le canal Empereur-Guillaume de 1887 à 1895, et celui de Dortmund à l'Ems (1891 à 1895). Le premier établit une communication directe entre le golfe de Kiel et l'embouchure de l'Elbe. Le second sert de débouché au district métallurgique et minier de la Ruhr. Comme les cours d'eau sont dirigés, en Allemagne, du sud au nord, la concurrence avec les chemins de fer ne s'exerce que dans le sens longitudinal et non transversal. Par suite, les chemins de fer, loin d'être hostiles à la batellerie, favorisent en général la navigation par des tarifs de transit réduits, et ne sont nullement opposés à l'établissement de ports de transbordement. Ces ports ont été créés à l'époque où il existait des compagnies concessionnaires des chemins de fer (1). Pour se faire concurrence, elles recherchaient

1. Mango : « Les voies navigables de l'Allemagne », extrait de la *Revue des Deux-Mondes*. Paris, 1902, p. 18.

le concours des voies navigables, et les chemins de fer de l'Etat, au commencement de leur exploitation, ont employé un moyen analogue pour lutter contre les compagnies qui subsistaient encore. Sans doute, depuis l'établissement des chemins de fer d'Etat, ce motif a perdu de son importance ; mais il existe toujours, car les réseaux d'Etat appartiennent à des pays différents, et chacun d'eux possède son budget particulier, auquel il s'efforce de donner le plus d'importance possible, fût-ce au détriment de ses voisins.

C'est ainsi que le port de Mannheim, inauguré en 1875, est dû à l'initiative du gouvernement badois, qui se proposait d'augmenter son propre trafic, par le prolongement de la voie fluviale à l'aide de la voie ferrée, jusqu'en Suisse, de manière à éviter la concurrence des chemins de fer prussiens et alsaciens. Son entreprise fut couronnée de succès. Le port de Mannheim bénéficiait en 1908 d'un trafic total de près de 8 millions de tonnes ; or, ce mouvement ne s'élevait qu'à 1.203.000 tonnes en 1881 (1). C'est encore le gouvernement bavarois, qui s'est servi du Rhin, pour relier entre elles ses voies ferrées du Sud et de l'Est, et pour les mettre en communication avec les ports de la mer du Nord, plutôt que d'expédier ses marchandises par les lignes prussiennes. Ainsi ont été créés les ports de

1. IX^e Congrès international de la Navigation, 1903. — Rapport des-délégués français, publié par le ministère des Travaux publics.

transit de Ludswighafen et de Gustavsburg. Les Allemands n'ont donc pas seulement cherché à tirer profit des avantages naturels, dont ils bénéficient au point de vue de la navigation fluviale, ils se sont préoccupés de souder, dans l'intérêt général, les transports par eau aux réseaux des voies ferrées, et ils ont multiplié les ports de transbordement (Umschlagstellen), de manière à établir une collaboration intime entre le chemin de fer et la voie fluviale. Tout a été combiné pour permettre aux chemins de fer et à la batellerie de se prêter une mutuelle assistance ; il a été recommandé partout aux chemins de fer de se prêter à la jonction de leurs réseaux avec le fleuve qui les traversait, et l'on n'a pas été arrêté par la crainte de la concurrence. C'est aujourd'hui un axiome universellement reconnu en Allemagne que chaque voie de transport joue son rôle propre, et qu'en général la voie d'eau est faite pour les marchandises pondéreuses et le chemin de fer pour les marchandises légères et de valeur. Il est vrai que M. Ulrich n'a jamais cessé d'affirmer que ce sont précisément les marchandises de haute valeur, telles que les céréales, le sucre, le pétrole, les colis isolés qui voyagent par eau, tandis que le charbon, les minerais, les pierres, le bois empruntent les chemins de fer concurrents. Mais il n'est pas douteux qu'une assertion de ce genre est formulée en vue d'égarer l'opinion publi-

que (1). Il faut ainsi retenir de cette affirmation que le rôle de chaque voie de transport est de recevoir des marchandises d'une nature spéciale : « On admet généralement, dit un rapport présenté par le Dr Van der Borgh, secrétaire de la Chambre de commerce de Cologne, que les voies navigables sont choisies par des marchandises, qui ne peuvent supporter qu'un prix de transport minime et pour lesquelles la rapidité du transport est moins importante, tandis que les chemins de fer sont recherchés par les marchandises, qui exigent un transport rapide et peuvent payer des prix élevés ». Toutefois, cette manière de voir comporte des exceptions. Tout bien considéré, on ne peut pas dire que telles marchandises incombent toujours aux chemins de fer, et telles autres uniquement à la navigation ; ces deux modes de transport peuvent entrer en concurrence pour des marchandises de toute espèce. Mais, bien que l'accord règne entre les auteurs allemands sur ce qui précède, le conflit commence entre eux, quand il s'agit de savoir quel est celui des deux moyens de transport qui concurrence l'autre. Dans ce débat, la conclusion est facile : les voies ferrées de chaque Etat cherchent avant tout à se défendre contre les entreprises de leurs rivales d'un Etat différent.

1. Tott. *Le trafic des marchandises sur les voies navigables allemandes.*

Mais cette préoccupation n'empêche pas que le chemin de fer ne se défie, dans chaque pays, d'un détournement de trafic possible de la part des voies navigables. Ainsi, dans sa séance du 9 avril 1897, l'Union centrale pour le développement de la navigation sur les fleuves et les canaux a protesté contre la lutte dirigée par les chemins de fer de l'Etat contre la navigation : « A côté de la concurrence, qu'on peut appeler naturelle, non organisée, écrit le D^r Landgraff, on trouve la concurrence artificielle, moins explicable, organisée par les Chemins de fer de l'Etat prussien (1).

Ce conflit entre les voies ferrées et les voies d'eau se serait engagé, d'après cet auteur, avec une âpreté particulière surtout depuis 1885 au sujet des grains, du pétrole, du coton, de la farine, des colis de détail et des marchandises pour l'exportation maritime. Cependant, si l'on en croit les représentants les plus autorisés des chemins de fer, ceux-ci affirment qu'ils sont victimes de la concurrence, et qu'ils ne songent nullement à porter préjudice à la batellerie. En effet, disent-ils, il leur est impossible d'introduire dans leurs tarifs des réductions semblables à celles qui existent sur les voies navigables allemandes. Les tarifs de chemins de fer ne peuvent se plier aux mêmes atténua-

1. D^r Landgraff. Rapport au V^e Congrès international de la Navigation intérieure cité par Mange. *Les Voies navigables de l'Allemagne*, p. 20.

tions ; car, devant être homologués par l'Etat, ils sont uniformément appliqués à tous les intéressés, tandis que les transports par eau, faisant l'objet d'un libre débat entre les parties intéressés, peuvent être l'objet d'une diminution bien plus accentuée (1). Il résulterait donc de cet examen des arguments présentés à l'appui de chacune des deux voies de transport, que de fréquentes disputes surgiraient en Allemagne, comme en France, entre les « aquatiques et les ferristes » ; et il semblerait même que le chemin de fer obtient la préférence pour les parcours de faible distance ; les défenseurs des voies fluviales le reconnaissent eux-mêmes. « Il est incontestable, écrit le Dr Landgraff, et, du reste cela est absolument naturel, que la concurrence des chemins de fer sur les deux rives du Rhin s'est exercée et devait s'exercer surtout aux dépens du trafic à courte distance. Plus le parcours, qu'une marchandise doit franchir est faible, moins elle est disposée à emprunter les voies navigables, dont les inconvénients indéniables (transports moins rapides, incertitude des délais de livraison, danger plus grand) ne sont plus rachetés par le bon marché. Mais lorsque, au contraire, une marchandise doit franchir un long parcours, la voie navigable est préférée à la voie ferrée (2). Cependant, les Allemands, malgré le développement de leur réseau

1. Cf. Mange, *loc. cit.*, p. 21.

2. *Le Rhin au point de vue de son importance économique et des tarifs de transports*. Cité par Mange, *loc. cit.*

ferré, n'ont pas perdu de vue l'amélioration et le perfectionnement de leurs voies navigables. Ils ont accompli tous les efforts possibles pour tirer le meilleur parti de leurs fleuves et de leurs canaux. De 1816 à 1905, l'Etat prussien, dont le territoire comprend la presque totalité des voies navigables allemandes, a dépensé pour leur construction et leur amélioration, les sommes suivantes : 180 millions de francs pour le Rhin, la Weser, l'Elbe et l'Oder ; 140 millions de francs pour la Vistule et les fleuves situés plus à l'Est ; 230 millions de francs pour les canaux et rivières canalisées. L'exécution du nouveau programme de voies navigables y ajoutera 417 millions de francs pour la construction de 300 kilomètres de voies nouvelles et l'amélioration de 700 kilomètres de voies existantes. Il convient d'ajouter à ces chiffres les dépenses faites pour la construction et l'outillage des ports intérieurs, qui sont généralement établis et administrés par les villes. Ces dépenses atteignent aujourd'hui pour le moins 200 millions, mais il faut dire que les droits perçus pour l'usage de ces ports couvrent les dépenses annuelles et rémunèrent le capital (1). Des progrès ont été réalisés ensuite au point de vue de la traction, qui a emprunté à la vapeur ou même à l'électricité des moyens plus puissants que ceux fournis autrefois par l'homme ou le cheval. Le matériel a été notablement amélioré ; les coques

1. Colson. *Transports et tarifs*. Paris, 1908, p. 176.

2. Colson. *Transports et tarifs*. Paris, 1908, p. 175.

en tôle d'acier ont remplacé les coques en bois : D'après les derniers relevés (1902), l'effectif de la batellerie était de 25.000 bateaux, offrant une capacité de près de 5 millions de tonnes. Le nombre des remorqueurs à considérablement augmenté, et certains sont de puissance à remorquer quatre chalands contenant 3,000 tonnes, c'est-à-dire la charge de 300 wagons. Ce matériel si remarquable appartient surtout à des compagnies par actions, dont la plus importante est la Compagnie de navigation et de remorquage de Mannheim, formée au capital de 5 millions 400,000 marcks. Quant à la batellerie privée, elle cherche également à s'organiser fortement, et beaucoup de syndicats ont été créés, dont le plus connu est la Compagnie des bateliers allemands de Charlottenburg. Ils s'associent pour lutter contre la concurrence des grandes compagnies de navigation.

D'une façon générale, les tarifs de transport sur voie navigable sont moins élevés que les tarifs du chemin de fer ; et, s'il en est ainsi en Allemagne comme en France, c'est que les tarifs des chemins de fer comprennent, indépendamment du prix de transport, un péage, c'est-à-dire la rémunération d'un capital, intérêt et amortissement. Au contraire, les tarifs de navigation ne comprennent pas ce péage. On aura d'ailleurs une idée approximative des différences de tarifs en comparant les prix de transport sur le réseau ferré et sur les voies navigables, par tonne kilométrique.

D'après les statistiques du réseau d'Etat prussien afférentes à 1906, les prix moyens de transport d'une tonne kilométrique sur les chemins de fer sont de 3 c. 2 pour la houille, et de 5 c. 4 pour les autres marchandises, en petite vitesse (1).

Au contraire, grâce à la faible pente des fleuves et à la rareté des écluses sur les canaux, le fret sur les voies navigables allemandes s'abaisse d'une façon beaucoup plus sensible. Sur le Rhin, il descend à 1 centime ou 1 c. 2 par tonne kilométrique pour les blés, à 7 ou 8 millimes pour les houilles. Sur l'Elbe et les canaux, il est souvent nettement au-dessous de 1 centime, et les auteurs des projets récents espèrent le réduire à 7 ou 8 millimes (2).

Les voies navigables l'emportent donc en Allemagne, comme en France, par le bon marché de leurs transports, sur les chemins de fer. Mais, comme l'exploitation de ces deux catégories de voies de communication se trouve la plupart du temps dans les mêmes mains, au pouvoir de l'Etat, celui-ci ne manque pas de leur donner la direction qu'il croit la plus conforme aux intérêts généraux du pays. Aussi, ne connaît-on pas en Allemagne la politique hostile et malveillante que certaines grandes compagnies de chemins de fer ont pratiqué en France vis-à-vis des voies navigables. Le tra-

1. Colson. *Transports et tarifs*, 1908, p. 761.

2. Colson, *ouv. pr.*, p. 177.

fic s'est accru parallèlement sur les deux catégories de voies, grâce aux sacrifices que s'est imposés l'Etat allemand en vue de créer un réseau navigable de premier ordre et de construire des voies de raccordement et des ports de transbordement, On ne constate guère de rivalité entre les voies de communication ; plus de tarifs différentiels entre les chemins de fer et les canaux, qui tous sont exploités par l'Etat. Partout, l'Allemagne s'est préoccupée d'augmenter sa vie économique, en soudant le réseau des routes fluviales à celui des voies ferrées. « Que l'on visite les ports du Rhin, ceux de l'Elbe ou ceux de l'Oder, écrit M. Laffite, rien ne frappe davantage que le spectacle de la collaboration intime et constante de la voie d'eau et du chemin de fer. Rien ne donne une plus grande, une plus juste idée de la méthode avec laquelle on a poursuivi l'organisation commerciale des fleuves et des canaux, que les installations élevées à grands frais sur leurs rives, pour permettre à la batellerie et aux chemins de fer de se prêter une mutuelle assistance » (1).

Il convient pourtant de citer ici l'opinion toute différente de M. Colson. « Rien n'est plus inexact que de dire, comme on le fait souvent, que les chemins de fer allemands considèrent la navigation intérieure, non comme un concurrent, mais comme un auxiliaire qui

1. *L'organisation commerciale de notre réseau de voies navigables*, Paris, imprimerie Duruy, 1901, p. 5.

les soulage en les déchargeant des transports pondéreux..... Il existe au contraire une concurrence active entre les chemins de fer et la navigation intérieure. L'avantage d'un prix de revient inférieur que les chemins de fer ont certainement sur des voies navigables telles que les nôtres, n'existe plus vis-à-vis de fleuves comme l'Elbe et surtout le Rhin, qui ont une pente moindre que la Seine, dont le tracé ne dépasse guère la longueur de la voie ferrée, etc..... Dans cette situation, la voie ferrée ne pourrait guère retenir le trafic qu'en réduisant ses tarifs à peu près au niveau du prix de revient partiel... et dès lors la lutte est assez difficile pour qu'elle ne l'entreprenne qu'exceptionnellement... Pendant longtemps, on a opposé la prétendue sagesse des chemins de fer allemands, qui s'appliqueraient à combiner leur action avec celle de la voie d'eau, à l'esprit étroit de nos compagnies qui ne veulent pas comprendre l'utilité de cette action concertée... Mais la fausseté de cette légende est aujourd'hui établie... et si la politique inverse d'entente avec la navigation est encore suivie par les chemins de fer bavarois ou badois, c'est uniquement quand leurs intérêts sont, à cet égard, en opposition avec ceux des chemins de fer prussiens (1). »

Nous ne nous chargerons pas de démêler de ces opinions opposées, quelles furent les véritables intentions des chemins de fer allemands ; et nous nous bornerons

1. Colson. *Transports et tarifs*. Paris, 1908, p. 754.

à faire ressortir le point important admis par tous, c'est-à-dire l'impossibilité pour la voie ferrée d'établir des tarifs aussi bas que ceux de la navigation, et l'attraction que cette dernière exerce sur les marchandises, de l'aveu même des compagnies de chemins de fer.

C'est pour développer le trafic à la fois sur les chemins de fer et les voies d'eau, que les Allemands ont consacré des dépenses considérables à créer et à perfectionner leurs ports, et à les organiser en ports de transbordement, de manière à mettre l'organisation commerciale des voies navigables en relations étroites avec celle du réseau ferré. Voici quelques renseignements sur les ports de transbordement les plus importants de l'Allemagne ; le plus remarquable est Ruhrort : joint aux ports de Duisburg et de Hochfeld, il forme un immense bassin, qui est le débouché naturel de toute la vallée de la Ruhr. En 1908, le mouvement général, entrées et sorties, s'est élevé à 15 millions de tonnes ; la surface totale du port atteint 59 hectares, celle des hangars et entrepôts 17,000 mètres carrés ; la longueur des quais est de 13 kl. 640. L'outillage comprend, indépendamment de 36 greniers, une trentaine de grues et 18 culbuteurs qui chargent la houille sur les chalands. Ce port est l'aboutissement de la plus grande partie du réseau ferré de la Westphalie.

Ensuite vient le port de Mannheim. Il se trouve à l'extrémité de la grande voie navigable du Rhin depuis Anvers et Rotterdam, au milieu d'un centre commer-

cial d'une activité considérable. En même temps, aboutissent à Mannheim des voies ferrées, qui remportent les marchandises arrivées par le fleuve. On ne saurait trouver un exemple plus frappant des résultats auxquels peut aboutir le développement parallèle et harmonique des voies ferrées et des voies d'eau, facilité par un port de transbordement. De 1870 à 1897, le mouvement du port de Mannheim s'est décuplé, passant de 400,000 tonnes en 1870 à 4,600,000 en 1897, et la progression du transit par la voie ferrée s'est parallèlement accrue de 834.000 tonnes en 1890 à 4.122.000 en 1896. En 1908, le trafic total de Mannheim-Rheinau était de 7.724.000 tonnes (1). Mais, le gouvernement n'a pas ménagé les dépenses ; il a consacré 44 millions de marks aux installations du port de Mannheim depuis 1866. On peut dire que c'est le port principal de transbordement établi sur le Rhin. Il reçoit surtout de la houille et des céréales, que les chemins de fer distribuent dans toute la région.

Nous citerons encore, parmi les ports de transbordement les plus connus de l'Allemagne : Strasbourg, dont le trafic s'est élevé en 1908 à 1,378,000 tonnes ; Cologne dont le port a coûté plus de 20 millions, et qui fait plus spécialement le trafic des marchandises emballées. Cologne est le point de départ d'une navigation très intense, qui est faite par quatre compagnies, la Nep-

1. Statistique de la Chambre de commerce de Mannheim pour 1908.

tune, F. Schichau, la Rheinische Schiffahrts-Gesellschaft, et enfin une Compagnie de Hambourg. Des vapeurs assurent un trafic régulier entre Cologne et la Mer du Nord. L'outillage est remarquablement développé. La longueur des quais est de 11 km. 600, le bassin a une surface de 5 hectares 7 ; 24 grues hydrauliques ont été installées, ainsi que de nombreux entrepôts et greniers. Le trafic du port de Cologne était en 1903 de 1,150,000 tonnes, comprenant surtout des marchandises de valeur, en provenance ou à destination de la Hollande ou de la Belgique. Le mouvement maritime s'y développe aussi de façon extraordinaire ; il existe des services réguliers avec l'Italie. Tous les ports allemands de la Mer du Nord et de la Baltique, Copenhague, Riga, Saint-Petersbourg et Londres sont en communication régulière avec Cologne (1).

Magdebourg est un des principaux ports de transbordement sur l'Elbe ; à côté, il faut citer Dresde et Riesa. Dresde possède aujourd'hui 3 ports différents qui sont reliés aux diverses gares de marchandises du chemin de fer. Riesa est aussi un port intermédiaire entre le trafic fluvial de l'Elbe et le trafic par voie ferrée de Leipzig et de la région industrielle de Chemnitz et de la Haute-Saxe. Des ports de transit ont également été créés à Maltsch, en aval de Breslau, et à Kosel afin de desservir la Silésie. Tous ces ports ont été installés de

1. IX^e Congrès international de la navigation de Düsseldorf.

manière que la batellerie et les chemins de fer puissent s'entr'aider. Tout a été employé pour mettre en œuvre l'harmonie qui doit se rencontrer entre la voie navigable et la voie ferrée. Des millions ont été dépensés pour favoriser le transport de marchandises du wagon au bateau et réciproquement.

Les ports qui ont été aussi étroitement rattachés au chemin de fer, s'appellent Umschlagstellem, c'est-à-dire ports de transbordement ; ils existent à peu près partout ; et, ce qui est remarquable, l'Etat, qui exploite les chemins de fer, n'a pas hésité à faire souvent les frais nécessaires pour leur établissement. Il en a été ainsi, notamment à Memel, Mannheim, Nuremberg, Ruhrort, Dresden, Riesa, etc.

Dans d'autres ports, notamment à Altona, Hamburg, Wesel, Strasbourg, les frais de rattachement ont été supportés par la ville. Quelquefois la Ville et l'Etat ont fait des dépenses communes, exemple à Stettin et à Duisburg. Mais généralement, c'est l'Etat qui a lui-même créé et subventionné les ports, en vue de ménager le raccordement avec les chemins de fer. Partout on a suivi en Allemagne une politique consistant à rapprocher les voies navigables et les chemins de fer en vue de développer les ressources du pays. En définitive, on doit affirmer qu'aujourd'hui il n'est pas de projet de construction ou d'amélioration d'une voie navigable en Allemagne, qui ne comprenne la construction d'un port

de raccordement. La construction du Mittelland Kanal a donné lieu à l'organisation de dix ports de transbordement. Ce sera aussi par l'installation de ports de transbordement que la canalisation de la Weser est de nature à offrir des avantages au commerce et à l'industrie. A Dantzig, la création d'un nouveau port doit comprendre la construction de voies de raccordement très importantes. Grâce aux efforts réunis de l'Etat, des villes, des Chambres de commerce, des particuliers, et quelquefois des sociétés privées de chemins de fer, les ports de raccordement, qui existent sur le Rhin et sur l'Elbe, constituent de merveilleux centres d'approvisionnement, des instruments puissants de prospérité économique. On comprend dès lors que les pouvoirs publics de l'Allemagne n'aient cessé de proclamer la nécessité d'unir étroitement les voies d'eau et les voies de fer. Lors de la séance d'ouverture du congrès de Frankfurt, le secrétaire d'Etat de l'empire, parlant au nom du gouvernement, affirmait la nécessité de cet accord : L'utilité que les voies navigables présentent au point de vue de notre existence économique, est d'autant moins méconnue, que depuis longtemps déjà la vieille discussion sur la supériorité de l'un ou l'autre moyen de transport est considérée comme oiseuse. Depuis longtemps, cette idée a fait son chemin, que chacune de ces voies de communication, du moment qu'elle est établie rationnellement pour les conditions de trafic où elle

convient, peut avoir son utilité propre, sans faire à l'autre une concurrence inutile et funeste (1). »

Très nette, aussi, est la dépêche que le ministre des Travaux publics adressait en 1881 à l'administration royale des chemins de fer de Hanovre. : « M'écartant, déclare le ministre, de la coutume ordinaire suivie par les administrations de chemins de fer privés, qui consiste à n'établir de raccordement avec les voies navigables que là où l'on est en droit d'espérer une augmentation du trafic pour la voie ferrée, et de s'en abstenir si l'on craint que ces installations ne fassent quelque tort au rendement financier de la voie de fer, l'administration des chemins de fer de l'Etat considère comme un principe de les établir partout où l'on peut attendre d'elles un encouragement du trafic général. » (2) L'administration des chemins de fer de l'Etat a montré elle-même dans l'exposé des motifs du projet de 1899 sur la construction de nouveaux canaux, que la création de nombreux ports de raccordement serait avantageuse aux progrès commerciaux du pays tout entier. Elle fit remarquer que le transport à bon marché, par les canaux, facilite les échanges d'objets de peu de valeur, que leurs producteurs ne consentiraient pas à confier aux seules voies ferrées. En effet, lorsqu'une partie du transport s'effectue moyennant un prix très

1. Laffite. *L'Organisation commerciale de notre réseau de voies navigables*. Paris, Duruy, 1901, p. 7.

2. *Zeitschrift für Binnenschifffahrt*. Berlin, 1901. Heft, 4, p. 62.

modéré sur les canaux, les expéditeurs envisagent comme possible, sans s'imposer un sacrifice trop considérable, le passage des marchandises de la voie navigable sur la voie ferrée ; et celle-ci bénéficie alors d'un trafic qu'elle n'aurait pas obtenu, si elle avait été seule. En un mot, l'expérience a montré que, dans tous les pays sillonnés de voies navigables, le trafic de la voie ferrée raccordée au fleuve ou au canal n'a pas tardé à prendre une grande extension (1).

Les sociétés privées de chemins de fer doivent suivre la même politique. C'est un mauvais calcul de leur part, que d'établir un tarif de guerre qui doit ruiner la concurrence de la batellerie. « Les chemins de l'Etat n'ont ni le pouvoir ni le devoir de réparer, à l'aide de tarifs de faveur, les préjudices économiques que peuvent causer momentanément les nouveaux canaux à quelque régions ou à quelques entreprises (2). Jamais le chemin de fer n'a donc pris ombrage du prodigieux développement des voies navigables, bien que le trafic total des principaux ports du Rhin soit passé de 9,270,000 tonnes en 1880 à 30 millions de tonnes en 1908.

Voici d'ailleurs un tableau publié par la Chambre de commerce de Mannheim, dans son compte rendu de 1908, et dans lequel nous voyons le mouvement des principaux ports du Rhin à la fin de 1908.

1. Laffitte, p. 7.

2. Cité dans Victor Kurs : *Die Neue Kanalvorlage und die Preussischen Staatseisenbahnen*, 1900, p. 23-24.

	En milliers de tonnes
Mannheim.....	7724
Ludwisghafen.....	2176
Karlsruhe.....	643
Strassburg.....	378
Mainz.....	756
Duisburg-Ruhrort.....	14.758

Le trafic général de tous ces ports réunis s'élève au chiffre imposant de 27,435,000 tonnes. Il faut ajouter à ce total le trafic de Cologne qui était en 1903 de 1,150,000, celui de Dusseldorf de 900,000 tonnes et celui de Coblentz de 250,000 (1).

Les chemins de fer n'ont pas paralysé cet accroissement par des tarifs spéciaux de concurrence, pour augmenter l'importance des transports sur le réseau ferré. L'exemple donné par le concours entre le chemin de fer et la voie fluviale sur le Rhin a été suivi dans les autres parties de l'empire. Les chemins de fer, qui desservent l'Elbe et l'Oder, n'ont pas cherché à se servir d'un abaissement de leurs tarifs comme d'une arme destinée à paralyser l'extension des ports de transbordement. Bien mieux, la prospérité de ceux-ci a été assurée par la mise en vigueur de tarifs spéciaux. Ces tarifs sont appliqués aux marchandises qui, après avoir accompli

1. IX^e Congrès international de navigation de Dusseldorf.

une partie de leur parcours par eau, arrivent dans un port de transbordement pour suivre ensuite la voie ferrée. Ces tarifs, qui tiennent compte du parcours effectué sur le fleuve ou le canal, reçoivent le nom de tarifs de transbordement ou de transit (*Umschlagtarife, Transittarife*).

Grâce à l'établissement de tarifs modérés, qui combinent heureusement les prix de la batellerie et ceux du chemin de fer, les ports du Rhin exercent une attraction puissante sur les marchandises provenant du marché suisse, et les disputent victorieusement aux ports de Marseille, de Gênes, de Trieste. En même temps, le transport du charbon, du coton, des grains et du pétrole s'effectue par la voie du Rhin, de préférence à celle de l'Arlberg et du Saint-Gothard. Des tarifs spéciaux, particulièrement favorables, sont appliqués aux grains, qui arrivent par eau à Mannheim et sont expédiés ensuite en Suisse par voie ferrée. On les admet à l'emmagasiner avant l'expédition ; le délai, compté pour celle-ci, est très large, et il suffit qu'elle s'opère dans l'année qui a commencé au jour de l'emmagasiner. Des tarifs spéciaux, aussi réduits, ont été successivement élaborés par les chemins de fer du duché de Bade, de la Bavière, du Palatinat, du Wurtemberg. Ils sont destinés à assurer aux ports de transbordement de Mannheim le trafic des marchandises échangées avec la Belgique et la Hollande d'une part, l'Alsace et la Suisse de l'autre. Et ces tarifs ont été de bonne heure étendus aux mar-

chandises lourdes, comme le charbon, le pétrole, le bois d'Amérique, et même à des marchandises emballées, comme les engrais. Parmi les principaux tarifs de transit, nous signalerons celui de 1896, qui concerne les bois américains expédiés de Mannheim à destination de la Suisse, et dont le but est de lutter contre les ports de la Méditerranée et de l'Adriatique. Un tarif réduit est également en vigueur depuis 1898, pour les charbons de provenance allemande, qui arrivent par eau à Mannheim et sont réexpédiés par voie ferrée. La coopération des voies ferrées et des voies d'eau en Allemagne permet donc d'attirer dans ce pays une notable partie du trafic qui, sans cela, serait à l'étranger. Si l'on veut se rendre compte des atténuations que les Allemands ont su apporter au prix du transport, quand il s'agit d'un tarif de raccordement, il suffit de prendre l'exemple suivant : Avec le tarif ordinaire, le prix du transport des céréales de Mannheim à Winterthur est de 2 fr. 18, il tombe à 1 fr. 38 avec le tarif de transit. Au lieu de 30 francs par tonne, c'est 18 fr. 80 seulement qui sont perçus en cas de transport par voie mixte d'Anvers à Winterthur (voie fluviale jusqu'à Mannheim, transport par fer avec tarif de transit depuis Mannheim). (Le prix de 30 francs serait celui exigé en cas de transport intégral sur la voie ferrée). Avec de semblables rabais, les produits allemands peuvent aller porter aux marchandises étrangères sur les marchés de l'Europe du Sud une concurrence redoutable, et l'influence commer-

ciale de l'Allemagne se trouve décuplée. Depuis que Strasbourg a été érigé en port de raccordement et bénéficie de tarifs réduits pour les réexpéditions de charbons à destination de Bâle, il prend une grande part à l'approvisionnement de la Suisse.

Favorables à l'alimentation des marchés internationaux, ces tarifs de raccordement multiplient aussi les exportations. C'est ainsi que, grâce aux tarifs de transit de Bavière, les marchandises, qui viennent du Danube, sont transbordées dans les ports de Ratisbonne et de Passau ; d'où, après avoir gagné par voie ferrée les ports du Mein et du Rhin (Frankfurt, Mannheim, etc.) elles sont de nouveau expédiées par bateau en Belgique et en Hollande. Ces tarifs de transbordement bava-rois ont permis aux produits agricoles de ce pays de s'écouler facilement vers la Belgique et la Hollande. Le tarif de raccordement utilisable pour les grains, fruits en gousse, farineux et oléagineux, par wagons de 10 tonnes, est de 129 marks au lieu de 196, de Munchen à Frankfurt (distance 409 kilom.) ; le tarif réduit pour les marchandises transportées de Munchen à Mannheim, par voie mixte, a été abaissé à 119 marks au lieu de 179, de sorte que les denrées agricoles destinées à l'exportation bénéficient d'une réduction de 39 0/0, dans la première hypothèse, et de 33 0/0 dans la seconde, sur le prix de transport par wagon. On voit les avantages qu'une pratique intelligente des ports de raccordement a permis d'obtenir en Allemagne. Ce pays a réussi à

attirer sur ses lignes ferrées ou sur ses voies d'eau un trafic qui, sans l'adoption des tarifs réduits, se serait exercé parallèlement sur des routes étrangères. C'est ainsi que Mannheim est devenu le port de transbordement qui monopolise le transport de certains produits, notamment du pétrole. Il est vrai qu'il doit ce privilège non seulement à la réduction des tarifs, c'est-à-dire à la coopération des voies ferrées et des voies navigables, mais aussi à l'outillage merveilleux dont il a été doté(1). Le port de Mannheim possède 35 kilomètres de rives accostables, dont 5 munis de murs de quai ; près de 100 kilomètres de voies ferrées desservent toutes les parties du port. Les marchandises sont directement transbordées par des chariots mus à l'électricité et perpendiculaires aux voies principales. Si le tonnage absolu de Mannheim est inférieur à celui de Ruhrort, la valeur des marchandises, constituant son trafic, dépasse de beaucoup celle des houilles de Ruhrort ; en se plaçant à ce point de vue, le port de Mannheim serait le plus important des ports intérieurs d'Europe (2).

On sait que de tous les ports maritimes du Continent, le plus important est incontestablement celui de Hambourg. Or, l'essor merveilleux qu'a pris ce port depuis une trentaine d'années, est dû en partie à la col-

1. Cf. Laffite, *ibid.*, p. 12.

2. IX^e Congrès international de navigation, Dusseldorf, 1903.

laboration rationnelle et constante des voies ferrées et des voies navigables qui y aboutissent (1).

Une des causes de l'essor économique de l'Allemagne doit donc être recherchée dans la création et le développement méthodique des ports de transbordement. Si l'importance de la navigation s'accroît sans cesse dans ce pays, c'est qu'elle est favorisée non seulement par un outillage perfectionné, mais par des tarifs dont la modération attire les marchandises, et par la construction de nombreuses voies de raccordement. Aussi ne faut-il pas s'étonner que le trafic des voies navigables soit presque trois fois plus fort en Allemagne qu'en France. Il s'élevait, en 1906, à 15 milliards de tonnes kilométriques, alors qu'à la même époque il n'atteignait en France que 5.102 millions de tonnes kilométriques (2).

C'est qu'en Allemagne, on s'attache avec énergie à suivre le principe, d'après lequel la conquête des débouchés et des marchés mondiaux ne peut être assurée qu'au prix d'un abaissement des frais de transport, lequel correspond nécessairement à une diminution du coût de production.

1. Cf. *Enquêtes de la Société La Loire navigable. Première enquête. Etude sur la navigation intérieure en Allemagne*, par Louis Lafitte. p. 189 et s.

2. Colson, p. 178 et 162.

TROISIÈME PARTIE

LA SITUATION ACTUELLE DES VOIES DE RACCORDEMENT ET DES PORTS DE TRANS- BORDEMENT EN FRANCE, LES AMÉLIO- RATIONS PROJÉTÉES

Le progrès parallèle du trafic par eau et du trafic par voie ferrée est un des traits dominants du développement économique de l'Allemagne contemporaine. Le tonnage kilométrique des voies navigables est passé de 7 milliards de tonnes kilométriques en 1895, à 15 milliards en 1906. Celui des voies ferrées s'est élevé dans la même période de 26 milliards à 42 milliards de tonnes kilométriques. Quant à la part de la batellerie dans le trafic total des marchandises, elle était de 22 0/0 en 1895 et de 25 0/0 en 1906.

Dans un rapport à la Chambre de commerce de Paris du 22 mai 1901, M. Pozzi déclare aussi « qu'en Allemagne, si de 1875 à 1897 la longueur des voies ferrées est passée de 23,900 kilomètres à 46,115, et si la quantité de marchandises transportées s'est accrue de 89 millions de tonnes (120 à 209 millions), le

trafic fluvial, aux mêmes dates, a progressé de 300 0/0 » (9,541,000 tonnes en 1875 à 30,522,000 tonnes en 1891 (1). Aussi, en Allemagne, les marchandises s'échangent-elles couramment du réseau fluvial au réseau ferré, et il n'existe pas de port important sur une voie de navigation intérieure, qui ne soit relié à la ligne la plus proche par un outillage complet et puissant. C'est la poursuite intelligente et tenace de l'accomplissement d'un programme très judicieux, d'après lequel les voies d'eau doivent être utilisées pour amener les marchandises en grandes masses sur les points où les chemins de fer peuvent les prendre et les disperser dans toutes les directions, et à l'inverse, pour transporter les marchandises que les trains amènent des centres les plus éloignés et qu'ils concentrent sur une rive en vue d'expéditions plus lointaines. Malheureusement, jusqu'à ces dernières années, ces vérités n'avaient point été aperçues en France, ou tout au moins, les pouvoirs publics ne se préoccupaient pas d'en tenir compte. Sans doute, dès 1872, une commission d'enquête sur les chemins de fer et les voies de transport avait signalé l'utilité qu'il y aurait à raccorder les voies de fer et les voies d'eau, mais d'autres soucis détour-

1. Cité par M. Audiffred. Rapport au nom de la Commission des chemins de fer chargée d'examiner le projet de loi adopté par la Chambre des députés relatifs au raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. (Sénat, 1908, annexe, n° 280, p. 3.)

naient l'attention, et aucune suite ne fut donnée aux travaux de cette commission.

Aussi, en France le rôle des voies navigables dans le transport des marchandises a été jusqu'à ces dernières années inférieur à celui qui leur est dévolu en Allemagne. Leur part dans le trafic total des marchandises transportées, soit par les chemins de fer, soit par la navigation, était de 49,740,000 tonnes sur un total de 104,800,000, soit 18, 8 0/0 en 1881 ; en 1907, elle atteignait 33 millions de tonnes sur un total de 168 millions. L'infériorité de la France sur l'Allemagne, relativement à la puissance de transport de ses voies d'eau, provient en partie de l'absence de ports de raccordement ou de l'insuffisance de leur outillage. Entre les voies de fer et les voies d'eau, il existe aujourd'hui une séparation profonde, et il est extrêmement rare qu'une marchandise emprunte un parcours mixte. Alors que, dans toute la France, plus de 33 millions de tonnes circulent sur les voies navigables, et plus de 135 millions sur les chemins de fer, le tonnage des transbordements est insignifiant, (750.000 tonnes). Ainsi, la politique allemande n'était pas imitée en France, et l'on était loin de suivre le dogme économique, qui seul peut avoir pour résultat la multiplication des ports de transbordement et l'importance du tonnage transbordé ; dogme qui peut être formulé ainsi : 1° lutter contre la pratique des administrations de chemins de fer privés,

qui n'entendent établir de raccordement avec les voies navigables, que là où elles en attendent une augmentation de trafic pour la voie ferrée ; 2° imposer la création de ces installations partout où le progrès du trafic général résultera de leur établissement. Il s'agit de compléter une portion de l'outillage national absolument indispensable à la prospérité du pays, et aucun gouvernement ne saurait se désintéresser d'une question aussi capitale.

Cette infériorité de la France par rapport à l'Allemagne résulte de l'examen des ports de raccordement, qui existaient en France en 1908, et dont la situation se trouve décrite dans le rapport de M. Berthet (1). Voici la répartition géographique des ports de raccordement, en limitant cet examen aux réseaux de l'Est, de l'Orléans, du P.-L.-M. et du Nord ; car, les contacts sur les autres réseaux, entre les voies navigables et les voies ferrées, ne présentent pas la même utilité. Notamment les réseaux de l'Etat, l'Ouest et Midi ne se trouvent guère en contact avec de grandes voies navigables, et sur le Midi, le tonnage des marchandises transportées par la batellerie est insignifiant.

1. Ch. annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 25 juin 1908, n^o 1827, p. 18 et suiv.

RÉSEAU DE L'EST

Sur ce réseau, parmi les ports qui sont raccordés, six fonctionnent normalement, trois se trouvent dans des conditions déplorables, enfin deux nouveaux raccordements s'imposeraient.

Les ports raccordés dont l'exploitation est satisfaisante sont ceux de Gray, Rethel, Saint-Florentin, Houdelecourt, Neuves-Maisons et Passavant.

Au contraire, les ports de Sens et de Varangeville manquent de l'outillage nécessaire. Les transbordements sont effectués, dans le port de Sens, à dos d'homme ou à la brouette, car la batellerie ne trouve ni débarcadère, ni engin de levage. Or, le raccordement de Sens met en communication la grande artère navigable Seine-Yonne avec la Champagne. Il serait donc facile de dépasser le chiffre de 3,000 tonnes de céréales qui suivent cette voie chaque année pour se rendre à Bercy. La Compagnie de l'Est elle-même ne saurait souffrir de l'amélioration apportée à l'outillage de ce port, car aucune de ses lignes n'est concurrencée par la navigation de l'Yonne.

Le port de Varangeville est placé dans une situation particulièrement favorable au transbordement. Il permet en effet les communications entre la plaine Lor-

raine, desservie par le canal de la Marne au Rhin, et les vallées vosgiennes de la Meurthe, de la Venouze et de la Mortagne, qui sont peuplées d'industries actives et utilisent exclusivement les voies ferrées pour leurs transports. En outre, c'est à Varangeville que les houilles du Nord et de la Belgique doivent quitter la voie d'eau, quand elles sont dirigées sur Lunéville, Raon-l'Etape et Saint-Dié ; que les kaolins expédiés de Rouen par la Seine sont transportés par wagons aux faïenceries de Lunéville, les sables de Nemours aux verreries de Ciry ou de Baccarat. C'est là aussi que les bois des Vosges quittent le wagon pour prendre le bateau et gagner la Champagne ; le sel de Sommerville est également embarqué à destination du Nord. Un port qui favorise le passage de tant de marchandises diverses d'une région dans une autre devrait être doté d'un outillage perfectionné. La Compagnie de l'Est se refuse cependant obstinément à réaliser les perfectionnements. Les transbordements s'y font à bras d'homme, aux risques et périls des expéditeurs et destinataires. Cependant, dans l'état actuel, le commerce transborde chaque année près de 50,000 tonnes dans ce port. Avec une organisation plus rationnelle ce chiffre triplerait.

Enfin, il y a deux ports situés sur le réseau de l'Est, Pagny-sur-Moselle et Epinal, dont le raccordement s'impose. Pagny-sur-Moselle est placé à l'origine même de la Moselle française canalisée, et il permet aux bassins

de Briey de communiquer avec notre réseau navigable. Depuis longtemps, les industriels de la région réclament son raccordement avec le chemin de fer. Les aciéries de Longwy ont même essayé, en 1899, d'opérer le transbordement par camions, et 30,000 tonnes sont ainsi passées en dix-huit mois du chemin de fer au canal. Mais elles ont dû renoncer à ce moyen, en raison de la dépense excessive qui les grevait (1 fr. par tonne). L'organisation d'un port de transbordement à Pagny contribuerait au développement économique de cette région ; il remplacerait les ports de Custines et de Frouard, dont le trafic est très faible (35,000 tonnes par an au maximum) ; il abaisserait de 34 à 28 kilomètres le parcours par wagon pour le raccordement. Vraisemblablement, de grandes quantités d'acier, de fonte, de poutrelles et de rails afflueraient à Pagny pour être ensuite expédiées dans les directions de Paris et de Lyon, et il en serait de même du minerai de Briey à destination des hauts fourneaux de la Champagne. Des enquêtes auxquelles le contrôle commercial du réseau de l'Est a procédé dans la région, il a été déduit que le trafic des transbordements à Pagny monterait dès le début de l'exploitation à 200.000 tonnes. Les commerçants de cette contrée sont tellement persuadés de l'avantage qu'il y aurait à créer un port de raccordement à Pagny, que beaucoup d'entrepreneurs offrent d'y faire cons-

truire à leurs frais une voie de raccordement permettant le stationnement de 40 wagons.

La création d'un second port de transbordement s'impose sur le réseau de l'Est ; c'est celui d'Epinal, qui sert de communication à la branche sud du canal de l'Est avec les lignes de Gérardmer, Remiremont, Plombières et Lure. C'est là que la voie d'eau est abandonnée par les houilles du Nord, de la Belgique, de la Prusse rhénane, expédiées aux usines des Vosges, par les vins, les sucres et les alcools destinés aux distilleries de Remiremont ou de Saint-Dié. Le tonnage total de ce port s'élève à 120,000 tonnes, et le service de la navigation estime que, dès le début, le transbordement porterait sur 20,000 tonnes au minimum.

RÉSEAU D'ORLÉANS

La Compagnie d'Orléans est celle qui, en raison de la disposition géographique de ses voies et des cours d'eau, est la plus intéressée au bon fonctionnement des ports de raccordement. Ces ports sont de véritables auxiliaires du trafic sur la voie ferrée, parce que le contact des lignes et des voies d'eau se produit en général sous un angle presque droit. C'est sur ce réseau qu'on aperçoit les bienfaits du concours du chemin de fer et des voies navigables. Les principaux ports

de transbordement sont, sur l'Orléans, Montargis, Saint-Satur, La Guerche et Saint-Amand.

Le trafic du port de Montargis atteint 70,000 tonnes de marchandises qui viennent presque en totalité du bateau au wagon. Ces marchandises sont des houilles et des engrais du Nord, des matériaux de construction venant de la région de la Haute-Seine. Ce port est placé, par rapport à la Compagnie d'Orléans, dans une situation comparable à celle de Gray sur le réseau de l'Est ; et les lignes concurrencées sont celles de la Compagnie P.-L.-M. jusqu'à Montargis. De même, le port de raccordement de Saint-Satur est une excellente source de profits pour la Compagnie d'Orléans. Ce port est établi sur le canal latéral à la Loire, qui constitue une partie importante de la grande ligne de trafic par eau entre Le Havre et Marseille, accessible sur toute sa longueur aux bateaux de 300 tonnes. Les marchandises sont amenées surtout par le canal ; là, elles prennent le chemin de fer pour gagner les régions non desservies par l'eau. Chaque jour un train conduit à Sancerre les wagons à destination de Bourges et de Cosnes. Les marchandises véhiculées sont surtout de la chaux hydraulique, de la houille, de la pierre de taille et du plâtre. Sur le canal du Berry, qui est également un affluent de trafic important pour la ligne de Bourges à Saincaize, le port de La Guerche sert au transbordement annuel de 15,000 tonnes de bateau à

wagon. A Montluçon, c'est encore le canal de Berry qui donne plus au chemin de fer, qu'il n'en reçoit (46,900 tonnes apportées chaque année en moyenne contre 17,000 tonnes reçues). C'est de la chaux, du sable, du minerai que les bateaux apportent ainsi à l'industrie de Montluçon. Par conséquent, les ports de raccordement de l'Orléans rendent des services appréciables à l'industrie et augmentent en même temps le trafic de la compagnie.

RÉSEAU P.-L.-M.

De toutes les compagnies, c'est celle qui s'est montrée le plus défavorable à la jonction des voies de fer et des voies d'eau. En effet, la ligne Paris-Lyon-Marseille est doublée sur toute sa longueur par la Compagnie générale de navigation : Le Havre-Paris-Lyon-Marseille. Aussi, la situation des ports de raccordement est-elle particulièrement négligée dans le périmètre des lignes P.-L.-M. L'existence de ceux d'entre eux, dont la compagnie ne se désintéresse pas complètement, ne se maintient que dans la mesure où elle en tire quelque profit. C'est dans la catégorie de ces derniers qu'il convient de ranger Roanne, bien que la prospérité actuelle de ce port, où sont embarqués les pyrites de Sain-Bel et les eaux minérales de Saint-Galmier et de Vals, doive être attribuée surtout à l'énergie de la

Chambre de commerce de Roanne. On peut citer encore le raccordement du port de Gimouille, qui a été exécuté par la Compagnie P.-L.-M. et livré à l'exploitation le 1^{er} mai 1868. Ce raccordement permet de faire passer du canal latéral à la Loire sur les rails du P.-L.-M. les marchandises destinées aux régions du Morvan et de la Côte d'Or, non desservies par la voie de fer. Le tonnage transbordé en 1902 s'est élevé à 32,000 tonnes. La plus grosse partie en est fournie par la chaux hydraulique qui, après un court trajet par eau, s'expédie par wagon dans le centre et dans le sud-est. Comme il s'agit d'un trafic intéressant pour la Compagnie P.-L.-M., celle-ci exploite la gare d'eau à l'entière satisfaction du commerce. Parmi les ports de raccordement exploités dans des conditions analogues, on doit citer Châlon-sur-Saône, où les sables extraits de la Saône, les briquettes et les phosphates quittent le bateau pour prendre la voie de fer. Le service y fonctionne convenablement ; la Compagnie P.-L.-M. n'apporte aucun retard à la livraison ou à l'expédition des wagons. Le transbordement effectué en 1902 a atteint 31,000 tonnes. Mais tous les autres ports de raccordement, qui se trouvent englobés dans les lignes du P.-L.-M., sont absolument négligés, et de plus, il en est dont le raccordement s'impose, et auxquels la compagnie semble apporter toute espèce d'entraves.

Nombreux, d'abord, sont ceux dont l'exploitation est

déplorable. A Chagny, quelques marchandises sont déversées par le canal sur la voie ferrée, environ 13,000 tonnes en 1902, mais le canal ne recevait en échange de ce qu'il apportait, que 900 tonnes venant du chemin de fer. C'est l'absence d'outillage mécanique qui explique cette différence, en empêchant le transport du wagon sur le bateau. Les transbordements se font à bras d'homme: le prix du transbordement, qui est effectué par un industriel, varie, suivant les marchandises, entre 0,27 par tonne pour la fonte et 0,50 pour le blé et l'absinthe. La houille paie 0,40 par tonne, s'il s'agit de bateaux berrichons, et 0,70 pour les péniches dont la hauteur plus grande rend la manutention plus difficile. A Paray-le-Monial, le tonnage de transbordement est insignifiant. En 1902, il n'a été transbordé que 366 tonnes de bateau sur wagon comprenant de l'avoine, du blé, du fer et de la houille, mais aucun transbordement n'a été effectué de wagon sur bateau.

A Dijon et à Saint-Jean-de-Losne, c'est encore l'insuffisance de l'outillage qui empêche le port de se développer. Le port de Dijon ne possède qu'une seule voie d'une longueur de 373 mètres, une seule grue de 4 tonnes, alors qu'il en faudrait une d'au moins 15 tonnes, et les transbordements sont effectués par les intéressés avec leurs propres moyens. Le tonnage transbordé en 1902 de bateau à wagon s'élevait à

6,154 tonnes, et de wagon à bateau à 1,934 tonnes. Il se composait surtout de matériaux de construction.

A Saint-Jean-de-Losne, c'est aussi par les seuls moyens des intéressés que s'effectue le transbordement. La compagnie n'accorde aucune réduction pour les transports sur voie ferrée à provenance ou à destination de la gare d'eau. Le tonnage transbordé en 1902 de bateau à wagon était de 11,280 tonnes et de wagon à bateau 14.981 tonnes. Certains ports de raccordement se trouvent dans une situation d'abandon encore plus inexplicable. Il en est ainsi du port de Beaucaire, raccordé à la ligne de Cette à Tarascon. Depuis 1871, la Compagnie P.-L.-M. a cessé tout transbordement de marchandises à Beaucaire. Les bateliers qui fréquentent le canal de navigation, ayant envoyé une pétition aux pouvoirs publics, la Compagnie de P.-L.-M. a été priée de faire connaître pour quels motifs elle n'exploitait plus le raccordement, mais elle a négligé de répondre à cette question. Le port n'a aucun outillage.

Le port de l'Ardoise (ligne d'Alais au Rhône) est dans une situation analogue. La compagnie applique sur cette ligne les tarifs généraux, ce qui équivaut à des tarifs prohibitifs. De plus, le port ne possède, comme outillage, que deux petites estacades, sur lesquelles les wagons peuvent être conduits au moyen de plaques tournantes. Il ne faut pas s'étonner que, dans ces conditions, le transbordement en 1902 ait été nul.

A Givors la gare d'eau s'est envasée. Le fond est tapissé d'herbes et de végétation. Il n'y a aucune grue ; la compagnie se borne à employer parfois une grue mobile sur wagon. Les tarifs de stationnement et de manutention sont aussi élevés que possible. Ceux qui sont perçus sur la ligne ont d'ailleurs un caractère absolument prohibitif.

A Besançon, la situation est très favorable à la prospérité d'un port de transbordement. En effet, Besançon occupe une position intermédiaire entre la plaine desservie par les voies navigables et les régions montagneuses qui sont accessibles aux seules voies ferrées.

C'est par là que s'établit la communication entre le canal du Rhône au Rhin, le chemin de fer de Morteau et le réseau suisse. Mais l'aménagement est si mal disposé que l'accès du port est rendu inutilisable pour toute autre marchandise que des bois de grande dimension. En réalité, les installations de ce port ne peuvent servir qu'aux grands bois amenés par voie ferrée à Besançon, formés en radeau et expédiés par le canal du Rhône au Rhin dans la direction de Saint-Symphorien. La Compagnie P.-L.-M. a toujours refusé d'effectuer les installations complémentaires pour le transbordement des autres marchandises : le port n'a qu'une seule grue disposée seulement pour le déchargement des bois, et non des autres marchandises. Rien n'est

plus difficile dans ce port que les opérations de transbordement. La plate-forme surplombe beaucoup le niveau des eaux ordinaires ; un intervalle trop large sépare la crête du talus de la voie la plus voisine, de sorte que les wagons n'arrivent qu'à un point encore très éloigné des bateaux. Pour que ce port fût mieux aménagé, il faudrait le doter d'un nouveau quai, à l'usage des marchandises autres que le bois, avec des voies de service et une grue d'un maniement plus commode. De la sorte, un mouvement d'échange plus actif se dessinerait entre la Saône et la Suisse, et le port servirait d'intermédiaire entre le lieu d'expédition et le lieu d'arrivage. Mais, c'est à Lyon que la situation est la plus lamentable. On comprend difficilement qu'elle n'ait pas été examinée plus tôt par les pouvoirs publics, car la ville de Lyon est un point de croisement entre trois grandes voies d'eau, la Saône, le Rhône supérieur et le Rhône en aval de Lyon. De plus, la gare de Lyon sert de jonction aux grandes lignes transversales à l'artère Saône-Rhône, celles de Saint-Etienne à Givors, de Grenoble, de Genève, de Roanne à Lyon. Lyon possède deux ports de raccordement : Vaise et Perrache. Le port de Vaise appartient depuis 1897 à la Compagnie générale de navigation, qui l'a acheté à la Compagnie lyonnaise des magasins généraux et de la gare d'eau.

À la vérité, l'outillage du port est mis à la disposition du public, mais moyennant l'observation de con-

ventions privées qui sont inacceptables. Les marchandises en entrepôt sur les quais paient 0 fr. 01 par mètre carré et par jour. Les bateaux 4 fr. 50 à 6 francs par jour pour le garage (suivant la saison). Enfin un droit de 0 fr. 16 est perçu par tonne de marchandise circulant sur l'embranchement. Autant dire que l'usage du port est prohibé aux particuliers. Le tonnage transbordé en 1902 de bateau à wagon était de 9,800 tonnes et de 9.000 tonnes de wagon à bateau. Les commerçants réclament l'abaissement des tarifs et des taxes de toutes sortes imposés par la Compagnie générale de navigation. Si, par suite d'une situation particulière, le port de Vaise ne sert qu'à d'infimes transbordements, il semblerait que celui de Perrache serve à un trafic en rapport avec la situation de la ville de Lyon, dont l'emplacement géographique implique d'importantes opérations de transbordement. En réalité, le port est hors de service. La Compagnie P.-L.-M., procédant d'une manière tout à fait arbitraire, a fait enlever les grues destinées aux manutentions, et applique, par une présomption illégale de destination, le tarif de la gare du chemin de fer aux marchandises qui font usage des voies ferrées du port. Il en résulte que le port est fermé aux denrées en provenance ou à destination des lignes de Grenoble et de Genève, les seules pour lesquelles il soit utile. Aussi, par suite de difficultés apportées au fonctionnement de la gare d'eau, le trafic

de celle-ci a peu à peu décliné. En 1902 le tonnage transbordé de bateau à wagon s'était élevé à 2,406 tonnes, et de wagon à bateau à 4,750 tonnes. Ces chiffres sont dérisoires, si on les compare à ceux d'un port voisin, celui de Roanne, que l'énergie de la Chambre du commerce a sauvé de la ruine, et où le transbordement a atteint, en 1902, 281,500 tonnes. Or, il est évident que les ressources commerciales de Lyon sont infiniment supérieures à celles de Roanne. Dans la traversée de la ville de Lyon, aucun service de traction n'est organisé, et le remorquage d'un bateau de Vaise à Perrache s'élève au prix exorbitant de 100 francs. La Chambre de commerce de Lyon se rendant compte du préjudice qu'une pareille situation cause au transport par eau de toute la région, dont elle paralyse presque totalement l'activité, a demandé dans ces dernières années la remise en état de la gare, la restauration des berges, le rétablissement des grues, et surtout l'ouverture de la gare d'eau de Perrache aux marchandises de toutes provenances et de toutes destinations, que la compagnie en écarte sans droit. En outre, elle réclame la création de trois nouveaux ports, à l'outillage desquels elle offre de contribuer. Elle insiste sur la nécessité d'établir un port sur les quais de la Saône, dans le sud de Lyon, qui serait substitué au port de Perrache et d'un second port à l'extrémité sud, dans le quartier de Gerland, et qui serait susceptible de donner accès aux

grands chalands du Rhône. Tant que ces projets n'auront pas été exécutés, Lyon ne sera pas la grande place de transbordement, qu'il devrait être au centre de la France, où il forme le point d'arrivée et le point de départ de deux navigations bien distinctes, celle de la Saône et celle du Rhône, et pour lesquelles le matériel employé ne saurait être le même. Il importe de remédier à l'abandon dans lequel se trouve le port de Lyon, par la faute de la Compagnie P.-L.-M, et que Lyon devienne l'entrepôt des marchandises amenées à la fois par les innombrables lignes ferrées qui y aboutissent, et les magnifiques voies d'eau dont il est le centre.

Il convient de citer ici l'opinion émise à ce sujet par M. Tavernier, au X^e Congrès international de la navigation. « C'est surtout la grandeur et la centralisation du réseau P.-L.-M, qui a nui au développement des ports de raccordement et des transports mixtes. Si, comme la chose a été sur le point de se faire, le réseau P.-L.-M. était resté séparé en deux réseaux se développant l'un au nord et l'autre au sud de Lyon, Lyon serait devenu, comme Mannheim l'est devenu grâce aux chemins de fer badois, et pour la même cause, un grand port de navigation intérieure (1). »

En résumé, la tactique à suivre consiste à décentraliser l'exploitation des voies ferrées, à créer des réseaux autonomes, dont les directeurs soient obligés de déve-

1. X^e Congrès. Milan, 1905.

lopper le trafic, s'ils veulent subsister. Et alors, tout naturellement, chacun de ces réseaux tendra la main aux voies navigables qui lui apporteront du trafic, concurremment avec les réseaux ferrés voisins.

Enfin, la création de nouveaux ports de raccordement s'impose sur le réseau P.-L.-M., notamment à Auxerre, Montereau, Dompierre, Dôle, Avignon.

Auxerre marque le terminus de la navigation de l'Yonne. Les péniches des canaux du Nivernais et de Bourgogne peuvent y arriver même avec un tirant d'eau de 2 mètres. C'est aussi le point de départ des voies ferrées qui se dirigent vers Gien, Montargis et Autun. C'est donc un point de croisement des plus importants entre le chemin de fer et la voie navigable. Avec le raccordement, ce port pourrait être utilisé comme débarquement pour les charbons arrivant de la Seine, du Nord et du Centre; pour les pétroles expédiés de Rouen à Avallon, Toucy et Gien, et en même temps pour l'embarquement des ciments du Morvan, se dirigeant par eau vers Paris, le Nord et l'Est.

C'est dans des conditions analogues que se présente le port de Montereau. Trois grandes voies navigables viennent y converger; la Haute-Seine, l'Yonne et le canal du Loing. Montereau est en même temps un point de jonction des voies ferrées de l'Est, du P.-L.-M. et du chemin de fer d'intérêt local de Château-Landon. Le transbordement des bateaux à la gare est effectué

actuellement par camionnage ; le service de la navigation estimait en 1902 à 15,000 tonnes le trafic qui utiliserait le raccordement dès le début de la mise en service. Le raccordement du port de Dompierre au P.-L.-M. ne serait pas moins intéressant, car il permettrait à toute la région de Moulins de recevoir par eau les bois et les charbons du Nord et de la Belgique, les fers du Creusot et les matériaux de construction du Morvan. Ces marchandises n'auraient plus qu'à accomplir un trajet de 28 kilomètres par wagon pour atteindre Moulins. En outre, l'expédition des céréales et des eaux minérales de l'Allier trouverait là une voie des plus avantageuses. Le raccordement du Port de Dôle a été déclaré d'utilité publique en 1883, mais est encore à l'étude. La Chambre de commerce de Lons-le-Saulnier attache à son installation une grande importance; elle estime que la voie d'eau serait prise à Dôle par des tonnages considérables de bois, fer, fonte, acier, marbres, qu'à l'inverse la houille et les céréales seraient expédiés vers la Suisse. Enfin, la Chambre de commerce d'Avignon réclame avec insistance l'installation d'un raccordement qu'elle exploiterait elle-même, et en vue duquel elle offre son concours financier.

Les améliorations réclamées par les Chambres de commerce sont indispensables dans cette région au développement du trafic du Rhône ; elles ne suffiront pas, bien entendu, toutes seules à rendre plus intense la

navigation sur notre grand fleuve méditerranéen ; mais, avec l'emploi de canaux latéraux, elles contribueront à attirer le fret qui, normalement, devrait venir en masse de la Méditerranée à la batellerie du Rhône, et à lui assurer celui de la région lyonnaise qui, pour le moment, lui échappe complètement. Lorsque la navigation possèdera de nombreux points de contact avec les voies ferrées qui, par les vallées, viennent apporter leurs marchandises sur les deux grandes lignes de fer qui longent les rives du fleuve, les transports par eau seront multipliés dans cette région, et les intérêts si respectables de Lyon, grande ville industrielle, recevront enfin satisfaction. La mise en état des ports de raccordement dans le bassin du Rhône s'impose à une époque, où l'utilisation des nombreuses chutes d'eau des Alpes est de nature à seconder utilement la production de toutes les industries de la région, et à augmenter le trafic que les chemins de fer déversent naturellement vers le Rhône.

RÉSEAU DU NORD

Sur le réseau du Nord, le raccordement de la voie navigable et de la voie ferrée est très rarement effectué, car on ne compte que quatre ports raccordés, dont le trafic est d'ailleurs très médiocre. C'est d'abord le port de Pont-à-Vendin, qui relie le canal de la Deûle

avec la ligne de Lens à Armentières. L'outillage ne consiste que dans un pont à bascule et un gabarit de chargement ; c'est une installation des plus rudimentaires, et il n'existe pas d'engin de levage pour faciliter les transbordements. Le trafic, qui consiste dans des poteaux de mines provenant de la Meuse, de la Marne et de l'Oise, contre de la houille importée par chemins de fer, a atteint, en 1902, 26,000 tonnes de houille, transbordées de wagon à bateau, contre 12,000 tonnes de bois transportées de bateau à wagon.

Au port de Don, qui raccorde le canal de la Deûle avec le chemin de fer de Béthune à Lille, la Compagnie du Nord apporte tous les obstacles possibles au transbordement. Elle se refuse à considérer la voie ferrée, qui longe le chemin de halage du canal, comme un raccordement ouvert au public, et elle n'accorde de wagons aux industriels qu'autant que le service de la gare permet de le faire. Elle a même, par lettre du 16 décembre 1902, informé la Société des agglomérés de Don qu'elle ne mettrait plus de wagons à sa disposition. Le tonnage transbordé en 1902 s'élevait à 20.000 tonnes de houille de la Société des agglomérés de wagon à bateau, et à 2.000 tonnes de fonte de bateau à wagon. Il est donc urgent de régulariser la situation de ce port, de manière que la Compagnie du Nord soit astreinte à fournir des wagons pour les besoins du raccordement. — A Port-Vauban, qui relie le canal de

la Deûle au chemin de fer de ceinture exploité par la Compagnie du Nord, autour de Lille, le transbordement est monopolisé par la Société des docks et magasins généraux, et il est effectué seulement pour les marchandises à destination ou provenance de ces docks et entrepôts. Les marchandises, qui n'appartiennent pas à ces sociétés, ne sont admises au transbordement, que si elles passent d'abord par les docks et acquittent des droits de magasinage. Dans ces conditions, le trafic ne peut pas se développer. — Sur le canal de l'Ourcq, il faut mentionner le port de raccordement de Port-aux-Perches, avec la ligne de la Ferté-Milon à Villers-Cotterets. Ce port est raccordé par une voie de 150 mètres de longueur à la gare de Silly-la-Poterie. L'outillage, qui se compose d'une grue sur wagon, d'une halle aux marchandises, paraît suffisant pour le transbordement qui, en 1902, s'est élevé à 160 tonnes de bateau sur wagon et à 12.000 tonnes de wagon sur bateau. Mais, si la Compagnie du Nord n'entrave nullement le transbordement dans cette localité, c'est que le canal de l'Ourcq ne concurrence aucune de ses lignes. En dehors de ces quatre ports, dont trois sont mal installés, la voie ferrée et la voie navigable ne sont réunies par aucune soudure utile. Les chambres de commerce de la région réclament, en conséquence, la création de nouvelles voies de raccordement et l'amélioration de celles qui existent; et il paraît urgent de leur donner

satisfaction, surtout à Lille, qui est point de jonction, aussi bien des canaux du Nord que des chemins de fer ; à Abbeville, où pourraient s'embarquer les phosphates de la Somme à destination de l'Est ; à Amiens, où afflueraient des tonnages importants de betteraves et de sucres. De même, Cambrai et Valenciennes, qui sont situés au point terminus de la navigation du Nord, verraient leurs échanges se multiplier entre les voies de communication qui les entourent.

Enfin, dans la capitale même, il n'existe pas de port de raccordement, ce qui est d'autant plus regrettable que Paris est le port le plus important de toute la France. Son trafic atteignait en 1903 le chiffre de 8.024.951 tonnes (1), et c'est là que s'opère le croisement de toutes nos voies ferrées avec nos grandes artères navigables. Il existe sans doute des raccords : à Saint-Ouen avec le Nord, à Javel avec l'Etat, à Bercy avec le P.-L.-M. ; à Ivry avec l'Orléans. Mais les services qu'ils rendent au commerce sont insignifiants, en raison de leur outillage rudimentaire.

A Javel, le tonnage transbordé en 1902 était de 15.673 tonnes, dont 5.023 de bateau sur wagon et 10.650 de wagon sur bateau. La Compagnie de l'Ouest n'avait pas accordé d'atténuations de tarifs, et les taxes perçues pour l'usage des voies du port de Javel et des

1. Rapport Berthet, p. 25.

voies de raccordement étaient celles des tarifs généraux ; il est souhaitable que l'Etat apporte le plus tôt possible à ces tarifs les modifications indispensables à la prospérité d'un port de raccordement.

A Bercy, l'installation est encore très insuffisante et la manutention très coûteuse ; il n'y a eu que 27.000 tonnes de marchandises transbordées en 1901. Le port d'Ivry, récemment raccordé avec la gare d'Ivry-Chevaleret, a été exécuté en 1899 par l'Etat et la commune d'Ivry, qui ont contribué chacun pour moitié dans la dépense. De plus, les fonds fournis par l'Etat provenaient en réalité d'une avance consentie par la Chambre de commerce de Paris. Celle-ci se récupère de cette avance, au moyen d'un péage de 0 fr. 15 par tonne perçu par la Compagnie d'Orléans sur les marchandises transbordées de bateau à wagon au port d'Ivry, et sur celles en provenance ou à destination des embranchements industriels établis sur la voie de raccordement. En 1902, le tonnage transbordé de bateau à wagon atteignait 22.000 tonnes, le tonnage transbordé de wagon à bateau ne dépassait guère 6.000 tonnes. Il ne faut pas s'étonner que le trafic de ce port n'ait pas plus d'activité. La marchandise transbordée doit supporter en effet des droits exorbitants (0 fr. 50 par tonne pour le transbordement ; — 0 fr. 15 pour rémunérer le capital avancé par la Chambre de commerce ; — plus 0 fr. 40 pour le parcours sur l'embranchement), sans compter les frais acces-

soires: location de grues, pesage, manutention des colis, etc. D'où il suit, que les transbordements préfèrent s'opérer par camionnage. Pour que le port d'Ivry-Chevaleret reçoive de l'extension, il faudrait que la compagnie exploite cette gare comme une gare ordinaire de son réseau, et qu'elle renonce à la taxe spéciale de 0 fr. 40 pour le parcours sur l'embranchement. « Dans ces conditions, le trafic du raccordement d'Ivry est condamné à rester stationnaire, et l'installation de cette gare d'eau, qui fut célébrée récemment par les pouvoirs publics comme le premier acte de l'alliance future entre voies navigables et voies ferrées, pourrait bien n'avoir été qu'une menace faite à la Compagnie du Nord, en vue d'obtenir des conditions meilleures pour la location des wagons sur le réseau d'Orléans. Et cependant, le raccordement d'Ivry est un de ceux dont l'exploitation pourrait rendre les plus grands services. Il met en contact le réseau si dense des canaux du Nord avec la région du centre desservie par les seules voies ferrées. Il y a donc là un échange nécessaire (1). »

Les critiques, que comporte le raccordement établi à Ivry, pourraient être adressées également aux ports de raccordement d'Aubervilliers et de Stains, sur le réseau du Nord. C'est seulement par l'intermédiaire de la voie ferrée, qui dessert les dépôts de la Compagnie des

1. *Bulletin de l'Office des transports. Note du Comité consultatif de navigation*, n° du 1^{er} avril 1902, p. 130.

Magasins Généraux, que le port de Stains est relié aux réseaux du Nord et de l'Est. Il n'existe pas de transbordement entre le canal de Saint-Denis, sur lequel se trouve ce port, et les chemins de fer du Nord et de l'Est. La situation est la même à Aubervilliers ; le canal n'est raccordé à la Compagnie du Nord que par l'intermédiaire du chemin de fer de la Société industrielle, propriétaire des usines de la Plaine-Saint-Denis ; aussi, n'est-il pas fait de transbordements directs entre le canal Saint-Denis et le chemin de fer du Nord ; c'est avec le chemin de fer de la Société industrielle que les marchandises sont transbordées, et ici encore, il y a à payer 0 fr. 60 par tonne manutentionnée. Le tonnage transbordé en 1902 de bateau sur wagon était de 76.000 tonnes et de wagon sur bateau de 12.000. — En définitive, la jonction des voies navigables avec les réseaux ferrés n'est pas opérée, comme il conviendrait, dans la capitale. Or, si des raccordements étaient organisés, ils exerceraient immédiatement une répercussion importante sur la diminution des prix de transport. Le commerce pourrait ainsi utiliser la voie mixte à destination ou au départ de Paris. Puis, les bateaux venant de province se procureraient ainsi du fret de retour, et les tarifs de la batellerie seraient abaissés.

Les Chambres de commerce ont d'ailleurs aperçu depuis longtemps l'importance des ports de raccorde-

ment en France. C'est sur leurs réclamations que la loi de 1908 a été votée. Elles ont remarqué que la seule exploitation vraiment pratique et commerciale des voies navigables et leur mise en valeur économique ne pouvaient être obtenues que par la suture des ports intérieurs avec les lignes ferrées. Les intérêts en présence, qui ont été longtemps considérés comme inconciliables, doivent au contraire se soutenir réciproquement, et il serait inexplicable que la France restât, par ses transports intérieurs, inférieure à l'Allemagne, et pour ce seul motif que les marchandises ne trouveraient pas le moyen de passer d'une voie sur l'autre. Ces vérités ont été reconnues d'ailleurs dès une époque bien ancienne, et M. Collignon écrivait déjà en 1845 : « Le chemin de fer vit de la richesse publique ; il l'augmente et il la multiplie ; mais c'est d'abord le canal qui la crée, le canal seul peut assurer le développement le plus vaste de la production et fournir au chemin de fer ses indispensables moyens de succès, en lui procurant les ressources nécessaires à l'aliment le plus profitable de son trafic. Aussi, voyons-nous les chemins de fer s'établir de préférence là où l'abondance et la prospérité ont été créées par les voies navigables. Ce n'est certes pas la rivalité qui les y appelle, puisqu'une jouissance sans partage et sans lutte serait infiniment préférable. Non, ils sont attirés par la multiplicité de ces besoins nouveaux, que les voies de navigation déve-

loppent sur leur cours, et auxquels il n'est pas dans leur nature de satisfaire (1). » Ainsi, dès le début des chemins de fer, l'opinion était nettement affirmée, que leur rapprochement avec les voies d'eau doit amener nécessairement le développement de la circulation, et que ces deux modes de transport, loin de lutter entre eux, doivent se compléter réciproquement, pour que les producteurs du pays puissent tirer le meilleur parti des communications intérieures.

La même appréciation a été formulée à l'époque contemporaine par M. Pierre Baudin, qui exposait très justement la situation dans un discours prononcé, le 13 mars 1902, à la première séance du Comité consultatif de la navigation intérieure et des ports : « Les compagnies de chemin de fer et de navigation sont destinées à assurer un service public, à pourvoir à la circulation des marchandises, le plus économiquement possible. Elles ne peuvent être assimilées à deux maisons de commerce concurrentes, prétendant monopoliser une clientèle. C'est cependant ce qui se passe aujourd'hui. Les réseaux français ont déployé autant de zèle pour empêcher le contact entre les deux voies, que certains réseaux étrangers pour le permettre. Le port de Perrache, désert au milieu de l'activité lyonnaise,

1. *Du concours des canaux et des chemins de fer et de l'achèvement du canal de la Marne au Rhin*, par Charles Collignon, Ingénieur en chef de ce canal. Paris, avril 1845, p. 175.

en est un exemple des plus frappants (1). » Il importe donc que les chemins de fer soient contraints de se relier aux voies d'eau, qui peuvent d'ailleurs leur rendre d'inappréciables services. Il faut qu'en France, comme en Allemagne, les marchandises puissent s'échanger couramment du réseau fluvial au réseau ferré. A quoi servirait-il d'avoir dépensé des sommes considérables, d'avoir imposé d'importants sacrifices pécuniaires au public pour la construction et l'amélioration des voies navigables et des lignes ferrées, si elles cherchent à s'exclure mutuellement ? Or, en France, si la plupart des gares d'eau ont été créées dès le début des chemins de fer, elles n'ont pas tardé à être abandonnées, parce que, pour des considérations étroites et égoïstes, les compagnies ont redouté que l'exploitation de ces gares ne leur fut nuisible.

Devant les réclamations incessantes des Chambres de commerce, le gouvernement a compris que le maintien d'une pareille situation serait des plus préjudiciables aux intérêts économiques de la France. De là, le projet de loi du 6 février 1908, ayant pour objet le raccordement des voies de fer avec les voies d'eau. Ce projet reprenait d'ailleurs les dispositions de celui qui avait été élaboré, dès le 26 octobre 1903, par M. Maruéjols, et qui ne put aboutir au cours de la huitième lé-

1. *Bulletin de l'office des transports*, n° du 1^{er} avril 1902, p. 94.

gislation. Il avait alors reçu l'adhésion de la plupart des Chambres de commerce et fait l'objet, notamment, d'un rapport remarquable présenté le 10 mars 1904 à la Chambre de commerce de Lyon par M. Jean Coignet. Après l'avoir entendu, cette Chambre avait décidé à l'unanimité d'attirer l'attention du Parlement sur l'importance qu'il y avait à transformer, le plus tôt possible, le projet en loi, en vue de résoudre définitivement cette question fameuse. Une délibération analogue avait été prise par la Chambre de commerce de Marseille le 25 janvier 1904. Par la suite, si le projet n'a pas abouti, les pouvoirs publics disposaient cependant de nombreux éléments d'information pour résoudre la difficulté. Ce qu'il importe de remarquer, c'est que toutes les délibérations des Chambres de commerce sur la question ont unanimement approuvé la réforme poursuivie. Il convient de noter cependant l'avis discordant formulé par M. Mallet, membre de la Chambre de commerce de Paris, mais en son nom personnel, et sans que cette opinion représente le sentiment de la Chambre de Paris : « De deux choses l'une : ou les compagnies de chemins de fer sont tenues par les cahiers des charges à établir des raccordements, ou elles ne le sont pas. Si elles le sont, il n'y a qu'à les contraindre par voie judiciaire au respect de leurs engagements, et il n'est nul besoin de loi à cet effet. Dans le cas contraire, la loi aurait un objet,

mais elle constituerait une spoliation (1). » Il reste à se demander par quelle procédure et par quels moyens la loi de 1908 s'est attachée à mettre fin à une situation, qui jusque-là entravait le développement de la navigation et rendait inutiles la plupart des efforts tentés, en vue de l'amélioration du réseau ferré et des voies navigables.

1. *Bulletin de la Mutuelle, des transports*, décembre 1905.

QUATRIÈME PARTIE

LA LOI DU 5 DÉCEMBRE 1908

SON HISTOIRE

EXAMEN DE CHACUN DE SES ARTICLES

Le gouvernement s'était préoccupé de l'attitude prise par les compagnies de chemin de fer, de la résistance par laquelle elles s'efforçaient de rendre stériles les dépenses faites pour assurer à la France un réseau de voies navigables appropriées à ses besoins. Des chiffres, éloquentes par les résultats qu'ils accusaient, attestaient les déplorables conséquences économiques de l'antagonisme entre le chemin de fer et la navigation. Alors que 135 millions de tonnes circulaient en 1907 sur l'ensemble des chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, et 33 millions sur les voies navigables, le tonnage de transbordement ne dépassait pas, pour tout le pays, le chiffre dérisoire de 750,000 tonnes. Tandis qu'en Allemagne, les trois ports contigus de Ruhrort, Duisbourg et Hochfeld atteignent ensemble un trafic de 15 millions de tonnes, en France, cinq ports seulement dépassaient 1 million de tonnes (Ablon, Dunkerque,

Rouen, Vendin, Villeneuve-Saint-Georges), et enfin Paris, qui, à lui seul, a un trafic de plus de 8 millions de tonnes (1).

Beaucoup d'économistes soutenaient sans doute que, par suite d'une infériorité de situation géographique, la France ne pouvait lutter, quant à l'importance de la navigation, avec l'Allemagne ; ses fleuves ayant un volume d'eau moins considérable, ou une pente plus forte, etc. Mais on répondait, avec raison, à ces objections que les fleuves de France desservent des villes industrielles très importantes, des contrées dont la richesse égale celle de l'empire allemand, et que l'infériorité constatée par rapport à notre puissante voisine devait être attribuée, dans une large mesure, à l'opposition entre les voies ferrées et les voies d'eau. Dans son rapport, M. Berthet rappelle que : « les auteurs mêmes, qui sont opposés au raccordement en France, sont obligés de reconnaître l'influence heureuse de la navigation sur le trafic des voies ferrées. L'exemple du port de Frankfurt à Mein est connu : le tonnage par chemin de fer s'est accru de 320,000 tonnes dans les trois années qui suivirent la canalisation du Mein, et on pourrait citer beaucoup de faits de ce genre. Ces augmentations proviendraient, dit-on, d'un détourne-

1. Rapport de M. Berthet. Chambre annexe au procès-verbal de la séance du 25 juin 1908, p. 4 et 5.

ment de trafic aux dépens d'autres réseaux. Le fait n'est nullement établi, mais le serait-il encore, qu'il n'y aurait pas lieu d'y voir un obstacle au raccordement. Nos réseaux ne sont pas fractionnés, comme ceux de l'Allemagne, entre divers Etats. Qu'importe à une compagnie de chemins de fer que telle ou telle de ses lignes, parallèle à une voie navigable, voie son trafic diminuer, si le trafic d'une autre ligne affluente de la voie navigable devient beaucoup plus considérable qu'il ne l'était auparavant. Notre réseau navigable, une fois soudé à nos voies ferrées, est assez important pour que chacun trouve son compte à cette soudure (1). »

M. Audiffred, dans son rapport au Sénat sur le même projet, constate que, si la crise des transports, qui a pesé si lourdement sur l'industrie en 1905, a épargné la région du Nord, c'est parce que partout, dans cette région privilégiée, les voies ferrées sont doublées par les canaux qui leur apportent un concours précieux (2).

Etant donné que l'intérêt général commande le raccordement des voies ferrées et des voies navigables, voici les conditions dans lesquelles ce régime peut être établi : la jonction entre les voies d'eau et les voies de fer est réalisable au moyen de deux catégories de travaux : 1^o le port de raccordement ; 2^o la gare d'eau .

1. Rapport Berthet, p. 6.

2. Sénat, annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1908, n^o 280, p. 3.

Le port de raccordement est une dépendance directe et immédiate de la voie navigable elle-même ; il fait partie du domaine public fluvial, c'est un port public, accessible à tous les bateaux, et qui est soumis aux règlements concernant la police sur la navigation. Il suppose deux opérations préalables : d'abord, la construction de voies de quai, qui sont destinées à transporter les marchandises en provenance ou à destination de la voie navigable, puis le raccordement, au moyen d'un embranchement spécial, des voies de quai avec le réseau ferré le plus voisin. Les voies, dont il s'agit, peuvent être concédées à une compagnie de chemins de fer, à une chambre de commerce, à une ville, ou même à un particulier. Quant à la gare d'eau, elle est construite dans un bassin enclavé dans la gare du chemin de fer ; par suite, elle forme une dépendance directe de ce dernier ; elle n'est pas comprise dans le domaine public fluvial ; elle se rattache au domaine public du chemin de fer. C'est une installation de la Compagnie analogue à une gare de marchandises ; elle est donc destinée à faire retour, comme le chemin de fer lui-même, à l'Etat, lors de l'expiration de la concession. Elle n'est accessible qu'aux bateaux qui amènent des marchandises, en vue d'un transbordement sur la voie ferrée, et, comme toutes les cours des gares de marchandises, avec lesquelles elle présente la plus grande analogie, elle est entourée de clôtures. Les lignes qui entourent la gare

d'eau, sont des voies ayant pour objet le service des marchandises de la gare du chemin de fer, et elles ne sauraient être concédées, à un titre spécial, distinctement de ces dernières.

Ces deux catégories d'ouvrages peuvent être utilisées par l'Etat de la manière suivante : D'abord pour le port de raccordement, il existe un moyen d'opérer la soudure : c'est d'utiliser l'article 62 du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt général. On sait que les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer prévoient deux espèces d'embranchements : les embranchements d'intérêt privé, et les embranchements d'utilité générale. Les premiers sont régis par l'article 62 et les seconds par l'article 61. L'article 62 s'occupe des embranchements qui sont exclusivement relatifs au service des usines et des mines. Ils sont construits et entretenus aux frais de leurs bénéficiaires ; la Compagnie concessionnaire du chemin de fer est tenue d'envoyer ses wagons à l'entrée de l'embranchement ; les propriétaires de l'embranchement conduisent ces wagons dans leurs établissements ; ils procèdent au chargement, au déchargement et ramènent les voitures, à leurs frais, au point de jonction avec la ligne principale ; de plus, ils sont tenus de payer des droits fixés par le tarif, pour la location du matériel roulant. L'article 87 de la loi de finances du 13 avril 1898 a étendu les dispositions, qui gouvernent ces embranchements, aux dépôts d'outillage public des

ports maritimes ou de navigation intérieure, mais seulement pour les concessions nouvelles des lignes, et non pour les concessions déjà accordées. Si on utilise les embranchements de cette nature pour desservir les ports de transbordement, il semble, au premier abord, que les résultats seront satisfaisants. Il n'y aurait qu'un seul transbordement des marchandises, car celles-ci seraient chargées directement du wagon de la compagnie concessionnaire de la ligne principale sur le bateau, ou du bateau sur le wagon.

En outre, les concessionnaires des embranchements auraient à supporter la construction et l'entretien du port, de son outillage, ainsi que de la voie de raccordement, et ils acquitteraient le prix de location du matériel roulant. Seulement une objection se dresse contre cette solution. C'est uniquement avec les propriétaires des mines ou d'usines que les compagnies de chemins de fer sont tenues de s'entendre sur l'établissement d'embranchements d'intérêt privé. Ce texte est d'ailleurs limitatif ; les compagnies se sont toujours opposées à ce qu'il fût étendu en dehors des cas précis qu'il spécifie, et c'est seulement en ce qui concerne le sens du mot *mine*, que cette disposition a reçu une interprétation plus large par l'effet de deux lois postérieures. La première est la loi du 23 mars 1874 (chemin de fer de Besançon à Morveau), étendue au chemin de fer de Tours à Montluçon.

par une loi du lendemain, et accordant aux carrières et aux grands établissements commerciaux le droit à l'établissement d'un raccordement avec la ligne du chemin de fer (1). La seconde extension apportée au texte de l'article 62 est celle que nous avons relatée *supra*, et d'après laquelle les propriétaires ou concessionnaires de l'outillage public des ports maritimes ou de navigation intérieure sont admis à bénéficier du droit d'embranchement, mais seulement pour les lignes concédées postérieurement au 1^{er} mai 1898. L'article 62 ne pourrait donc être utilisé pour les ports de raccordement, que s'il était possible d'en tirer parti en obligeant les compagnies de chemins de fer à la construction d'embranchements d'intérêt privé, même pour les concessions antérieures au 1^{er} mai 1898. Mais, sous l'empire de la législation ancienne, étant donnée la rédaction des cahiers des charges, il était impossible d'astreindre les compagnies à relier à la voie ferrée des ports très importants, au moyen de raccords avec des lignes depuis longtemps concédées.

L'Etat pouvait-il au moins opérer la soudure du port de raccordement avec la voie ferrée, en invoquant l'article 61 du même cahier des charges des concessions de chemin de fer d'intérêt général? Ce texte s'occupe

1. Lambert. *Des rapports des voies ferrées et des voies navigables*. Thèse, Paris, 1905, p. 40.

des embranchements d'utilité générale, et il décide que le gouvernement a la faculté d'accorder de nouvelles concessions de lignes s'embranchant sur des voies déjà établies, sans que la compagnie concessionnaire de ces dernières puisse mettre obstacle à leur construction ni réclamer aucune indemnité. Ces embranchements diffèrent essentiellement, dans leur régime juridique, des embranchements privés. Etant établis par voie de concession, ils appartiennent au domaine public, en vertu de l'article 1 de la loi du 15 juillet 1845 ; ce sont des lignes prolongeant les voies ferrées principales, et qui sont véritablement des lignes d'intérêt général ; elles sont construites et exploitées aux frais de leurs concessionnaires, qui ont le droit, moyennant un tarif déterminé, de faire circuler leurs wagons sur la ligne principale, à charge de réciprocité au profit de la compagnie sur la ligne d'embranchement. Lorsqu'il n'est pas fait usage de cette faculté, les compagnies sont tenues de s'entendre, de manière à éviter toute interruption du service de transport au point de jonction des diverses lignes. Mais si l'on veut utiliser l'article 61 pour faciliter la jonction des ports de raccordement avec les voies d'eau, on se trouve en présence de deux difficultés : 1° l'usage du matériel roulant de la Compagnie concessionnaire de la ligne principale, par le concessionnaire de l'embranchement ; 2° le transbordement à opérer au point de jonction des deux lignes.

Première difficulté. — Il est évident que, si le concessionnaire de l'embranchement, desservant un port de transbordement, a l'obligation de se procurer un matériel roulant en rapport avec l'importance du service à assurer, il se trouve placé dans une situation extrêmement onéreuse, et, la plupart du temps, disproportionnée avec les bénéfices que lui procure l'exploitation. Il faudrait décharger les marchandises une première fois lors du débarquement, une seconde fois au point de jonction des deux voies ferrées, et ces deux opérations occasionneraient à la fois une perte de temps et une dépense considérables. Tout se passe différemment, si le concessionnaire de l'embranchement est autorisé, par la compagnie, à se servir du matériel que celle-ci emploie sur la ligne principale ; il est quitte alors du souci d'acheter un matériel propre, puis des frais d'un déchargement sur deux.

La question est, dans ce cas, de savoir si l'article 61 du cahier des charges autorise l'administration à contraindre les compagnies concessionnaires des lignes principales à prêter leur matériel pour le service d'embranchements étrangers à leurs réseaux. Le texte de l'article 61 n'est pas très précis à cet égard ; il dispose que « les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures,

wagons et machines sur le chemin de fer objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque, à l'égard desdits embranchements ou prolongements. Dans ce cas, lesdites compagnies ne paieront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru. Dans l'hypothèse où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, *le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.*

« Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement, joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. » L'application de ce droit de circulation réciproque n'a jamais donné lieu à une réglementation générale. On peut citer toutefois un arrêt de la Cour de cassation du 25 août 1874, qui est relatif à une contestation entre la Compagnie du Rhône, concessionnaire, depuis le 12 janvier 1861, du chemin de fer de la Croix-Rousse au camp de Sathonay, et la Compagnie

des Dombes, concessionnaire, depuis le 25 juillet 1864, du chemin de fer de Sathonay à Bourg. La compagnie des Dombes avait la faculté, en vertu des cahiers des charges, de faire circuler son matériel sur la voie ferrée de la Croix-Rousse à Sathonay ; dans le procès qui surgit entre les deux compagnies, sur le mode d'établir le règlement de comptes, auquel donnait lieu l'usage de cette faculté légale, la Cour de cassation décida : 1° qu'elle était compétente pour connaître du litige en raison de son caractère privé, et 2° que la compagnie, qui faisait circuler ses machines et son matériel sur un chemin de fer en prolongement du sien, devait payer à la compagnie concessionnaire de la voie ainsi parcourue, deux droits de péage, un pour la circulation de son matériel, un pour les voyageurs et les marchandises du convoi (1). Mais cette solution, qui paraît d'ailleurs équitable, manque du caractère de généralité qui s'attacherait à une décision consacrée par un texte législatif. D'autre part, l'article 61 stipule bien que la compagnie principale sera obligée de subir le droit de circulation exercé par une autre compagnie concessionnaire de l'embranchement futur, mais il est possible que la compagnie principale refuse d'assurer elle-même cette circulation. Elle peut d'ailleurs invoquer d'excellentes raisons à l'appui de sa décision : souvent la voie

1. *Bulletin annoté des chemins de fer*, année 1874, p. 255.

dé l'embranchement ne se prêtera pas commodément au passage des locomotives de types variés qui sont en usage sur les grands réseaux ; ou encore la compagnie principale opposera un refus motivé par la responsabilité d'un service régulier et obligatoire, dont la rémunération n'est procurée que par le paiement d'un péage hypothétique.

On voit alors à quelles difficultés se heurtera l'exploitation de la voie de raccordement. Il est vrai que, sur un point, ces difficultés sont aplanies : lorsqu'il s'agit de la fourniture de wagons, le paragraphe 9 de l'article 61 statue dans les termes suivants : « Celle des compagnies, qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété, paiera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité, ou sur les moyens d'assurer la continuation de ce service sur toute la ligne, *le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.* » Le texte semble prévoir ici la mauvaise volonté des compagnies ou de l'une d'elles ; il cherche à éviter qu'un prix exorbitant ne soit réclamé, et, dans les contestations de ce genre, le gouvernement possède le droit très certain de fixer d'autorité la taxe et de prescrire toutes les mesures nécessaires ; sauf, bien entendu, le recours des compagnies devant les tribunaux, si elles contestent que l'indemnité

soit en rapport avec l'usage et la détérioration du matériel.

Mais le gouvernement peut-il aller plus loin, pour intervenir et contraindre la compagnie d'intérêt général à faire circuler son matériel sur l'embranchement exploité par un autre concessionnaire ? Certains auteurs ont dit qu'en usant de ce droit, le gouvernement pourrait introduire des éléments de perturbation et même des causes de danger dans l'exploitation des grandes compagnies, surtout en ce qui concerne les lignes à trafic intense. Cependant, la plupart des auteurs n'hésitent pas à admettre que le gouvernement puise ce droit de contrainte dans l'article 61 (1). En effet, l'article 61 conférant au gouvernement les droits les plus étendus, puisqu'il l'investit du pouvoir de prescrire d'office toutes les mesures nécessaires pour la continuité du service sur toutes les lignes, la plus efficace de ces mesures consiste incontestablement à contraindre la compagnie d'intérêt général à prêter son matériel roulant pour le service des embranchements. Et il ne semble pas que le conseil d'Etat pourrait désavouer cet acte énergique du gouvernement. D'ailleurs, l'administration a parfois déclaré elle-même qu'elle était suffisamment armée pour résoudre les difficultés susceptibles de se présenter à l'occasion des ports de raccorde-

1. Alfred Picard. *Traité des chemins de fer*, t. IV, p. 946.

ment, entre les concessionnaires des voies de ces ports et les compagnies de chemins de fer (1).

Une autre opinion, toutefois, a été non moins vigoureusement soutenue, et elle s'appuie également sur l'article 61 lui-même, qui dispose textuellement que « dans le cas où la Compagnie concessionnaire de la ligne principale ne voudrait pas assurer la circulation sur les embranchements et prolongements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service des transports ne soit jamais *interrompu aux points de jonction des diverses lignes.* » Il semble résulter de ce texte que la Compagnie concessionnaire de la ligne principale est fondée à refuser son matériel, et le droit de l'Etat se bornerait simplement, dans ce cas, au pouvoir de prendre d'autres mesures propres à assurer la continuité des transports, en recourant par exemple au transbordement. Malgré l'incommodité et les frais de ces moyens, qui suppriment en fait tous les avantages du raccordement, cette opinion ne paraît pas avoir été étrangère au gouvernement lui-même.

Il y a, en tous cas, un certain aveu d'impuissance dans la rédaction de l'article 87 de la loi de finance du

1. Déclaration de M. Caillaud, ministre des Travaux publics, répondant, le 3 décembre 1875, à une observation de M. Fourcand, visant les établissements commerciaux des ports de mer. Comptes rendus de l'office des transports, n° 13, p. 144.

13 avril 1898, qui étend seulement pour l'avenir, en faveur des ports maritimes ou fluviaux, la portée de l'article 62 du cahier des charges.

Quelle que soit la plus juridique de ces deux opinions, il n'en est pas moins certain que le texte de l'article 61 du cahier des charges, vague et imprécis, est de nature à susciter des controverses, et ne donne pas à l'Etat des droits absolument nets. Par suite, l'application de ce texte, aussi bien que celle de l'article 62 du cahier des charges ne paraît pas suffisante pour permettre au législateur d'intervenir et d'assurer au concessionnaire des voies de raccordement d'un port fluvial un traitement identique à celui des embranchements de mines ou d'usines.

Si la soudure de la voie fluviale et de la voie ferrée, au moyen du port de raccordement, se heurte aux difficultés les plus sérieuses, celles-ci ne se rencontrent pas à un moindre degré dans la soudure par la gare d'eau. D'après l'article 9 du cahier des charges type des concessions de chemins de fer, le ministre des Travaux publics détermine le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement, des stations de voyageurs et des gares de marchandises ; il approuve les projets présentés par les compagnies et peut prescrire toutes les modifications qu'il juge utiles. Ses pouvoirs sont absolus, et les compagnies sont tenues de se conformer aux décisions qu'il prend à cet égard. Or, le

plus souvent, le service du raccordement comportera, outre la construction d'une certaine longueur de voie ferrée ou la prolongation d'un canal, soit la création d'une gare nouvelle, exclusivement affectée au transbordement, soit la modification d'une gare de chemins de fer déjà établie. En ce qui concerne la création ou l'exploitation d'une gare nouvelle, la jurisprudence du Conseil d'Etat, statuant au contentieux, décide qu'elles ne peuvent pas être imposées par le gouvernement à la compagnie qui exploite une ligne déjà en service (1). L'Etat soutenait la thèse contraire, mais celle-ci a été formellement condamnée par le Conseil d'Etat ; par suite, lorsque le ministre des Travaux publics a déterminé le nombre et l'emplacement des stations d'une ligne, il n'a plus le droit d'en imposer d'autres, et les obligations de la compagnie concessionnaire se trouvent irrévocablement fixées. Dès lors, pour les travaux de premier établissement, sauf stipulation contraire de la concession, le droit du ministre d'imposer l'aménagement d'une gare d'eau s'éteint par l'approbation des projets. Il ne pourrait user de cette faculté que dans l'acte de concession d'une ligne nouvelle joignant une voie fluviale. Relativement aux modifications des gares déjà existantes, l'autorité supérieure possède, au contraire,

1. Arrêt des 28 juin 1878, Lebon, p. 623 et 24 novembre 1882, Lebon, p. 943.

des droits mieux définis, qui dérivent de l'article 65 du décret du 1^{er} mars 1901, relatif aux concessions de chemins de fer. D'après ce texte : « lorsque les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et les tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir ; faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement. » Il résulte de là, que la modification d'une gare existante peut être prescrite par le ministre. Cette modification est considérée comme constituant seulement une précision des droits de l'Etat et des obligations des compagnies, tels qu'ils résultent des contrats de concession.

Telle était la situation avant la nouvelle loi. On peut la résumer brièvement en constatant que l'Etat était impuissant, en présence du mauvais vouloir des compagnies, à assurer la construction de voies de raccordement des lignes ferrées et des cours d'eau. L'étendue des pouvoirs conférés au gouvernement par l'article 61 du cahier des charges était fort discutée ; quant à l'article 62, strictement applicable aux embran-

achements particuliers des propriétaires de mines ou d'usines, il ne paraissait pas susceptible de recevoir une nouvelle extension. Les efforts tentés pour le généraliser avaient constamment échoué devant la résistance des compagnies, constate M. Barthou (1). Et les mêmes obstacles s'opposaient au raccordement par gare d'eau, puisque la jonction, susceptible d'être prescrite dans les concessions de nouvelles lignes ou dans l'approbation des projets de nouvelles stations, ne pouvait être imposée, en dehors d'une stipulation expresse du cahier des charges, pour les lignes et stations déjà établies.

Quel l'Etat eût le droit et même le devoir de mettre fin à un régime aussi défavorable aux intérêts économiques du pays, cela ne paraissait pas douteux. Et cependant, diverses objections avaient été formulées contre les projets de réglementation nouvelle des voies de raccordement. Les arguments des adversaires de la réforme étaient à la fois d'ordre économique et d'ordre juridique.

Nous nous dispenserons d'insister sur les objections de nature économique, ayant montré, par ailleurs, les avantages susceptibles d'être retirés des raccordements.

1. Exposé des motifs du projet de loi relatif au raccordement des voies de fer avec les voies d'eau, Chambre, *J. off.*, annexe, n° 1496, au procès-verbal de la séance du 6 février 1908, p. 57.

Mais il convient d'examiner les motifs juridiques invoqués contre le projet qui est devenu la loi de 1908.

On a affirmé que le vote de la loi entraînerait une véritable expropriation des droits des compagnies, que le caractère bilatéral du cahier des charges, contrat intervenu entre les compagnies et l'Etat, s'opposait à ce que celui-ci pût y apporter des modifications de sa propre autorité (1). Incontestablement, s'il s'agissait d'une loi, l'Etat aurait le pouvoir d'en changer les dispositions ou de les abroger par de nouveaux textes. Mais un contrat est obligatoire pour toute sa durée, et un manquement à la parole donnée n'est pas plus excusable de la part de l'Etat que d'un simple citoyen. Cette thèse aurait un fondement solide, si le cahier des charges était un contrat ordinaire ; mais la question est précisément de savoir si le caractère d'utilité publique d'une convention ne la place pas, à certains points de vue, et notamment quant à son exécution ou à sa résolution, en dehors du droit commun des contrats.

Quoi qu'il en soit, les défenseurs des compagnies ont toujours soutenu que le cahier des charges constitue un contrat intangible. C'est un contrat qui détermine les conditions de construction, d'entretien et d'exploitation des chemins de fer, les clauses de rachat et de déchéance, les maxima et les conditions d'appli-

1. Voir Lambert, thèse précitée, p. 89 et suiv.

cation des taxes pour les voyageurs et les marchandises, les droits de l'Etat pour l'exécution de nouvelles voies de communication, les rapports entre la compagnie et les propriétaires ou les concessionnaires d'embranchements. Il prévoit, en un mot, tous les détails relatifs au fonctionnement des concessions ; il est accepté par la compagnie, qui y adhère par la signature de ses représentants ; ceux-ci interviennent librement au contrat, ils en débattent toutes les clauses. Ce n'est pas un ordre qu'ils reçoivent de l'Etat, un commandement auquel ils n'auraient pas la possibilité de se soustraire ; c'est une convention, dont tous les éléments, contradictoirement discutés, forment désormais un tout indivisible, et à laquelle, seul, un accord de volonté des parties intéressées peut apporter des dérogations. « Le cahier des charges n'est pas autre chose que le contrat qui lie le concessionnaire à l'autorité concédante (1). »

On affirme, d'ailleurs, que l'Etat lui-même a reconnu le caractère d'immutabilité du cahier des charges pendant la durée de la concession ; de sorte que, de l'aveu du gouvernement lui-même, un accord préalable serait la condition nécessaire de toute modification à la convention en vigueur. Ainsi, en 1875, lorsque M. Varroy proposa, par voie d'amendement, d'introduire dans le

1. M. Guillaumot, *L'organisation des chemins de fer en France*, 1899.

cahier des charges une stipulation portant que « les carrières et les établissements commerciaux jouiraient des mêmes avantages que les mines et les usines », il déclara qu'il n'était nullement question « d'apporter un changement à d'anciens cahiers de charges appliqués à des milliers de kilomètres depuis longtemps exploités, ... et qu'il s'agissait seulement d'une compagnie nouvelle et de la concession isolée d'une simple ligne de 183 kilomètres » (1). On en conclut qu'il serait d'une illégalité flagrante d'obliger les compagnies, sans leur consentement, à raccorder leurs lignes aux voies d'eau ; toute extension de l'article 62 du cahier des charges ne saurait résulter que d'une disposition formellement acceptée par les compagnies concessionnaires. Sans doute, l'article 87 de la loi de finances de 1898 est venu apporter une extension à l'article 62, en édictant que le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines et d'usines serait étendu aux propriétaires de magasins généraux et aux concessionnaires d'outillage public des ports maritimes ou de navigation intérieure. Mais, il n'a disposé que pour l'avenir, et pour les lignes à construire postérieurement à la promulgation de la loi. Il n'a nullement eu pour but d'aggraver les charges des concessions antérieures, de modifier un contrat où les droits et les obligations de chaque partie sont nettement déterminés.

1. Cité par Lambert. Thèse, p. 95.

En d'autres termes, ce sont les principes gouvernant les conventions d'ordre privé, que l'on applique, dans cette opinion, aux rapports de l'Etat et des compagnies de chemins de fer. Or, toute convention légalement formée tient lieu de loi à ceux qui l'ont conclue ; elle ne peut donc être révoquée, d'après les termes mêmes de l'article 1134, que du consentement mutuel des contractants, et pour les causes que la loi autorise. On a été deux pour contracter ; il faut encore le consentement des deux pour briser le contrat. L'Etat n'a pas le pouvoir de se soustraire à l'application de cette règle, qu'il a imposée, dans l'intérêt de la bonne foi et de la morale, aux particuliers. Comment pourrait-il exiger l'accomplissement des engagements stipulés à son profit, s'il prétendait s'affranchir de ses propres obligations ? Dès lors, les compagnies auraient un droit acquis à ne pas souffrir d'autres embranchements que ceux nécessaires aux mines ou aux usines, et, depuis 1898, aux magasins généraux, aux ports maritimes et fluviaux. « En tant que puissance publique, l'Etat (1) n'est pas en droit de modifier, par une loi, les engagements qu'il a pris comme partie contractante. Si l'Etat, par cela seul qu'il le trouve utile, peut, à son gré, diminuer ses charges ou augmenter celles stipulées à son profit, il arrivera vite à ne plus trouver

1. M. Lambert. Thèse, p. 98.

de cocontractant et à perdre tout crédit. D'ailleurs, sa contre-partie, considérant qu'il ne s'est engagé que sous condition potestative, ne pourrait-elle pas reprendre sa liberté en raison de la nullité de l'engagement ? En effet, si l'Etat, qui a pris un engagement, peut par une loi postérieure en anéantir les effets, sa propre volonté devient la mesure de son obligation ; or, ce n'est pas s'obliger que s'obliger si l'on veut ; l'article 1174 du Code civil déclare la nullité de toute obligation ainsi contractée. » Telle est cette opinion, qui refuse absolument à l'Etat le droit d'imposer aux Compagnies des obligations nouvelles, à raison de lignes antérieurement concédées. C'est, en définitive, sur le respect des droits acquis que se fonde cette théorie.

En réalité, elle n'est pas sérieusement défendable. Il n'est pas douteux que les contrats inspirés par des considérations d'intérêt public donnent à l'Etat, au nom de la société, une situation supérieure à celle de l'autre partie, et lui permettent d'apporter toutes les modifications commandées par l'intérêt général. L'administration ne saurait avoir d'autre mission que la sauvegarde des intérêts de tous ; mais l'appréciation de ces intérêts peut varier, selon les époques et les circonstances. Le but de l'Etat, dans un contrat, n'est point, comme celui poursuivi par un particulier, de réaliser un bénéfice au détriment de l'autre contractant ; il recherche la réalisation de la prospérité géné-

rale. Or, c'est dans l'intérêt public que l'Etat se fait transporteur, ou confie à des entreprises privées le soin d'organiser les transports, en exécution de concessions préalablement consenties. Ici encore, l'Etat se propose de donner satisfaction aux besoins vitaux du pays. Dès lors, les liens qui enserrent l'autre partie, la compagnie, sont singulièrement plus étroits que ceux qui unissent les personnes adhérant à une convention d'ordre privé ; et c'est se placer à un point de vue erroné, que de comparer les deux situations et de puiser dans la législation civile des arguments ou des raisonnements, qu'on s'efforce d'approprier à des contrats d'intérêt public.

Les contractants, ici, ne sont pas de même nature, et il n'y a rien d'excessif à ce que l'un puisse imposer à l'autre son arbitraire.

Il doit en être ainsi toutes les fois qu'il se présente dans la vie économique des peuples des situations nouvelles, auxquelles ne correspondent plus exactement les anciens contrats passés par l'Etat (1). C'est là un principe certain, bien qu'il ne soit pas facile de déterminer le critérium de la légitimité de l'action administrative dans chaque hypothèse particulière ; mais il se rattache étroitement à cette idée, que la seule raison d'être de l'Etat et de son activité est la satisfaction des

1. Cf. H. Ripert. « Des rapports entre les pouvoirs de police et les pouvoirs de gestion dans les situations contractuelles. » *Revue du Droit public et de la Science politique*, n° 1, janvier, mars 1905.

Besoins sociaux (1). Par suite, les contrats passés par l'Etat seront toujours dominés par la considération de l'utilité publique, telle qu'elle est conçue dans un milieu et à une époque déterminés, c'est-à-dire par l'intérêt du public. Or, le public a le droit de profiter des services que l'Etat a organisés ; ces services lui appartiennent et ne sont pas la chose propre des administrations qui en exercent la gestion. Aucune volonté ne saurait donc entraver la jouissance, par la collectivité, des services qui lui sont réservés, et qui tendent à la satisfaction des besoins généraux.

En définitive, lorsque l'administration agit, lorsqu'elle passe un contrat, celui-ci produit les mêmes effets que si le groupe, dont elle émane, avait participé lui-même à la convention. Et il en est ainsi, alors même que l'acte se rapporterait à la gestion du domaine privé de l'Etat. Peu importe la catégorie de biens sur lesquels porte le contrat, ses clauses demeurent toujours régies par la considération de l'intérêt public, du moment qu'il est conclu par l'Etat. La concession du droit d'exploiter un bien du domaine privé, un bail passé par l'administration, le cahier des charges d'un marché de travaux publics reflètent au même degré l'intérêt public, et sont à cet égard des contrats similaires. Or, la destination d'utilité publique, qui constitue la

1. Cf. Berthélemy. *Traité élémentaire de Droit administratif*, 5^e éd., 1908, p. 4.

raison d'être de chaque contrat conclu par l'Etat, disparaîtrait et ne pourrait plus être atteinte, si l'administration ne possédait la force suffisante pour éluder les conséquences nuisibles de ses actes. On l'a répété bien souvent : la société, qui est indispensable aux individus, doit vivre et assurer son existence. Comment y parviendrait-elle, si elle ne possédait le moyen de faire prédominer les intérêts vitaux de la collectivité sur ceux des particuliers, si légitime que paraisse leur acquisition ? En admettant qu'un conflit surgisse, nul doute que l'intérêt général doive l'emporter, d'autant plus qu'une compensation pécuniaire permettra toujours de réparer, le cas échéant et d'une façon à peu près adéquate, le préjudice causé aux intérêts particuliers. Donc, par cela seul que, dans un contrat, sont engagés d'une part un entrepreneur ou une société privée, et d'autre part l'Etat, la règle de l'égalité des parties dans les conventions ne demeure plus entière ; une dérogation certaine lui est apportée, en raison de la fin que se propose l'Etat, et qui consiste dans la réalisation permanente de l'utilité publique. Là se trouve le motif des particularités que présentent les contrats d'utilité publique, notamment au point de vue de leur exécution et de leur résolution.

En droit privé, l'exécution d'une obligation contractuelle doit être conforme à la lettre de la convention ; il est défendu à chacune des parties d'en modifier les termes sans l'assentiment de l'autre. Mais il est aujour-

d'hui universellement admis, que l'administration, engagée par un contrat, ne saurait être aussi étroitement tenue qu'un particulier ; sinon, il lui serait impossible d'adapter aux circonstances économiques un service organisé en vertu d'une convention, qui ne répondrait plus aux besoins sociaux. Le plus souvent, avec la marche du temps, les besoins de la collectivité changent. Les contrats conclus par l'Etat doivent subir des modifications correspondantes, en vue de procurer une utilité toujours adéquate. Bien entendu, s'il y a véritablement lieu à une indemnité, celle-ci sera arbitrée par la juridiction administrative. Mais les changements commandés par les circonstances s'imposent aux gouvernants, soucieux d'éviter les entraves et les obstacles au fonctionnement des services de l'Etat. Le droit des représentants de l'intérêt public s'étend jusque-là. Ils ont même la faculté de s'affranchir des liens du contrat, d'en modifier la teneur, d'en retarder les conséquences gênantes pour la collectivité, si l'utilité publique l'exige. De plus, c'est à l'administration qu'il appartient d'apprécier l'intensité de l'intérêt public en jeu.

Les contrats d'utilité publique tomberont donc, dans tous les cas où l'intérêt collectif exigera leur résolution. Les particularités de ces contrats ont été dépeintes, à propos des marchés de fournitures, par M. Laferrière : « Ces marchés, surtout ceux de la guerre et de la marine, ne comportent ni ajournement ni défaillance ;

ils sont, en même temps que des contrats, de véritables opérations administratives étroitement liées à la marche des services. De là, des garanties et des mesures coercitives ; outre la résiliation et l'exécution aux frais et risques de l'entrepreneur, on trouve habituellement dans les cahiers des charges des clauses pénales, des amendes, des retenues pour retard... De là aussi les dispositions rigoureuses du Code pénal, (art. 430 à 434) qui érigent en délits et même en crimes les négligences des fournisseurs... Ces dispositions prouvent combien nous sommes loin ici des contrats de droit commun (1). »

La même argumentation pourrait être reproduite au sujet de tous les contrats d'utilité publique ; elle justifie les dérogations que l'Etat demeure maître d'apporter aux cahiers des charges, alors que ceux-ci n'ont pas prévu certains besoins de la collectivité, qui se réalisent par la suite. Les intérêts vitaux d'un pays ne sauraient être compromis par la faute des administrations ou des entreprises privées, chargées de la gestion des grands services publics ; l'utilité publique constitue donc toujours un motif assez puissant pour autoriser les changements, ou même la résolution unilatérale par l'Etat, des contrats qui, destinés à satisfaire les besoins sociaux, ne procurent pas les résultats que le gouvernement en attendait.

1. *Traité de la juridiction administrative et des recours contentieux*, t. II, p. 14.

Cette règle, applicable quels que soient la collectivité et le contrat envisagés, gouverne, dans sa généralité, les cahiers des charges qui régissent les compagnies de chemins de fer. Celles-ci soutiennent que, les raccordements leur étant défavorables, elles ont le droit de s'opposer à leur établissement, et que l'Etat ne peut remanier à lui seul les conventions, sans violer des droits acquis, sans porter une atteinte flagrante aux règles les plus élémentaires de la justice. Le gouvernement, à juste titre, a constamment refusé de tenir compte d'une semblable argumentation. C'était déjà au nom de l'intérêt général qu'il étendait, en 1898, aux concessionnaires d'un outillage public et aux propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé, sur les ports maritimes de navigation intérieure, le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines ou d'usines dans les conditions stipulées par l'article 62. Or, à cette époque, sans examiner la question de savoir si les compagnies avaient des droits à défendre, des indemnités à réclamer, il se bornait à affirmer que la puissance de l'Etat l'autorisait à contraindre les compagnies. La loi de décembre 1908 est venue consacrer de nouveau les pouvoirs que l'intérêt général confère à l'Etat ; elle réglemente, dans un sens plus conforme à l'utilité publique, la transmission de la marchandise de la navigation au chemin de fer, et réciproquement.

L'article 1 est ainsi conçu : « Est étendu aux pro-

priétaires ou concessionnaires de magasins généraux, ainsi qu'aux concessionnaires d'un outillage public et aux propriétaires d'un outillage privé dûment autorisé, sur les ports maritimes ou de navigation intérieure, le droit d'embranchement reconnu aux propriétaires de mines ou d'usines, dans les conditions stipulées par l'article 62 du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt général annexé à la loi du 4 décembre 1875, par l'article 61 du cahier des charges des concessions de chemins de fer d'intérêt local établis en exécution de la loi du 11 juin 1880, et par l'article 70 du décret du 16 juillet 1907, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de la loi du 11 juin 1880 (établissement et exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques). » C'est le régime des embranchements particuliers qui est ainsi étendu aux ports de raccordement.

Dans son rapport précité (1), M. Barthou a justifié avec des arguments d'une grande énergie la légitimité de la réforme. Les compagnies prétendaient que le projet de loi modifiait le cahier des charges, et elles se refusaient à admettre que ce contrat, librement consenti entre l'Etat et elles, pût être modifié par une loi, c'est-à-dire par l'effet d'une volonté unilatérale. A quoi le ministre des Travaux publics répond très justement que « la doctrine et la jurisprudence sont d'accord pour

1. *J. off.* Chambre, 1908, Annexe, n° 1496, p. 7.

reconnaître qu'en concédant pour quatre-vingt-dix-neuf ans un monopole d'intérêt général, l'Etat n'a pu aliéner son droit d'intervenir, pendant près d'un siècle, à l'effet d'imposer aux compagnies concessionnaires, lorsqu'elles se refusent à les réaliser de leur plein gré, toutes les améliorations que réclame l'intérêt public, et dont la nécessité s'impose impérieusement pour assurer le libre développement de la prospérité du pays. Si, au lieu d'exploiter lui-même un chemin de fer, l'Etat croit devoir recourir à l'intermédiaire d'un entrepreneur, les contrats qu'il passe avec cet entrepreneur (en l'espèce la concession et le cahier des charges) ne sauraient empêcher la puissance publique de prendre dans l'avenir, pour la sauvegarde des intérêts publics, toutes les mesures dont la nécessité viendrait à être reconnue par elle ». De même, dans son rapport sur le budget du ministère des Travaux publics, en 1908, (p. 52), M. le député Janet déclare, comme principe incontestable, que « quand l'intérêt public est en jeu, l'Etat a non seulement le droit, mais même le devoir de briser les résistances qu'il rencontre sur sa route, et qu'il est conforme à tous nos principes juridiques d'exproprier de leurs droits des entreprises privées, quelque puissantes qu'elles soient... »

Au surplus, l'article 1 de la loi de 1908 ne constitue pas véritablement une modification du cahier des charges ; il opère simplement une réglementation nouvelle de la transmission des marchandises des voies d'eau

aux voies ferrées et réciproquement. Trouvant dans l'article 62 du cahier des charges une réglementation et une tarification appliquées à un cas similaire, celui de la transmission des marchandises des embranchements particuliers des propriétaires de mines et d'usines aux chemins de fer, le texte nouveau, loin d'innover, prend à la lettre la réglementation tracée par l'article 62 du cahier des charges et l'applique au régime des raccordements fluviaux. Si le gouvernement a préféré légiférer plutôt que de se borner à une interprétation extensive de cet article 62, c'est en vue d'éviter des contestations possibles par les compagnies, susceptibles de donner lieu à des recours en interprétation devant le Conseil d'Etat, de telle sorte que la situation aurait entraîné en longueur, alors que les intérêts généraux du commerce commandaient une solution rapide.

D'après l'article 2 de la loi de 1908, « des décrets rendus en Conseil d'Etat, les compagnies entendues, pourront, lorsque l'utilité en aura été reconnue après enquête, prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour assurer l'accès des bateaux dans les gares de chemins de fer. Les travaux seront exécutés par les compagnies sur les projets approuvés par le ministre des Travaux publics ; les dépenses de premier établissement seront supportées par l'Etat, avec, s'il y a lieu, le concours des intéressés ». Les raccordements ne seront donc opérés qu'après enquête ;

chaque projet donnera lieu à une étude approfondie, poursuivie contradictoirement avec les compagnies intéressées. D'après cette procédure, les industriels, les commerçants intéressés, les syndicats, les Chambres de commerce exprimeront leur avis sur l'utilité des raccordements à établir. Lorsque l'entente se sera faite, il appartiendra au ministre des Travaux publics de prescrire l'exécution des bassins et installations nécessaires pour faciliter l'accès des bateaux près des voies ferrées. Les travaux devront être effectués par les compagnies, sur des devis approuvés par le ministre; l'Etat supportera, en demandant, s'il y a lieu, le concours des intéressés, les dépenses de premier établissement. De la sorte, les dépenses destinées à des raccordements ne seront engagées, que s'il est bien démontré qu'il y a un intérêt général en jeu, le commerce devant en retirer un profit certain. Si les compagnies se refusaient à engager les pourparlers ou à effectuer les travaux prescrits, une mise en demeure et l'éventualité d'une contrainte toujours possible les décideraient vraisemblablement à se conformer aux instructions du gouvernement. D'ailleurs, au cas où il paraîtrait plus avantageux d'assurer la jonction au moyen d'une gare d'eau, l'article 2 de la loi réserve aux pouvoirs publics la faculté de prescrire les mesures nécessaires pour obtenir plus facilement le résultat cherché, au moyen de cette gare d'eau.

Telle est la mesure dans laquelle la loi de 1908 est.

venue édicter de nouvelles règles pour mieux assurer la libre circulation des marchandises à travers le territoire. Enfin la loi est complétée par un article 3 ainsi conçu : « Il sera statué par le Conseil d'Etat sur les indemnités qui pourraient être réclamées par les Compagnies de chemins de fer, à raison du préjudice qui leur serait causé par l'application de la présente loi. » Ce texte est venu apporter une atténuation à la thèse, quelque peu excessive, développée par M. Marnéjoul dans le projet de loi précité, du 26 octobre 1903. D'après l'ancien ministre des travaux publics, il ne semblait pas que les compagnies de chemins de fer eussent des droits à faire valoir, des dommages et intérêts à réclamer devant les tribunaux ; l'omnipotence de l'Etat, en vue d'assurer le meilleur fonctionnement d'un service public, ne pouvait être arrêtée par aucun obstacle. Mais, par la suite, une autre opinion s'est fait jour, et, tout en reconnaissant au gouvernement le pouvoir d'obliger les compagnies à subir les raccordements, le projet, qui est devenu la loi de 1908, a accepté le principe d'une indemnité à allouer aux compagnies, lorsque celles-ci justifieraient d'un préjudice occasionné par le raccordement.

On s'est demandé, à cet égard, s'il s'agissait d'une véritable indemnité pour cause d'utilité publique, fondée sur le motif que les compagnies subiraient, du chef de la loi, une expropriation partielle. Il est évident que, dans cette opinion, l'indemnité devrait être

préalable ; ce qui peut paraître singulier, puisqu'il est impossible d'évaluer à l'avance le préjudice que subira éventuellement la compagnie, et que d'ailleurs, loin d'avoir à souffrir une perte, le chemin de fer peut être appelé à bénéficier d'un surcroît de recettes, occasionné par la coopération de la ligne ferrée et de la voie d'eau. Ou ne serait-on pas en présence d'une application particulière de la théorie des dommages et intérêts du droit privé, reposant sur un manquement par l'un des contractants à ses obligations, avec, comme corollaire, le devoir de réparer la perte soufferte par l'autre partie ?

Il convient d'écarter immédiatement cette deuxième opinion. S'il s'agissait de la réparation d'une faute contractuelle, le premier devoir de l'Etat eût consisté à ne pas la commettre. Il aurait accompli un acte contraire au droit, en prescrivant l'exécution de travaux susceptibles d'entraîner un dommage pour la compagnie ; mais alors, la conclusion serait qu'il devrait s'abstenir de toute intervention au nom de l'intérêt public, et, spécialement, que la loi de 1908 n'aurait aucune portée. Une semblable conception est inadmissible. En réalité, il s'agit bien d'une indemnité d'utilité publique, accordée à l'occasion d'un changement apporté à un contrat de droit public. Mais ici, de toute évidence, l'indemnité ne saurait être préalable, puisque l'intérêt public a précisément exigé la rupture ou la modification immédiates du lien de droit qui unissait l'Etat à la compa-

gnie ; et ainsi s'explique la dérogation à la règle générale, d'après laquelle le paiement de toute indemnité pour cause d'utilité publique doit être préalable. Mais l'article 3 prévoit bien l'éventualité d'une indemnité de cette catégorie ; si son mode de règlement est autre que d'après le droit commun, la raison en est qu'il est impossible de la déterminer à l'avance, alors que l'intérêt collectif commandait le changement instantané d'une clause du cahier des charges.

Le principe de cette indemnité a été défendu par M. Audiffred, dans la proposition de loi déposée par lui au Sénat, le 7 février 1907, par laquelle il reconnaissait à l'Etat le pouvoir d'obliger les compagnies à subir les raccordements (1). M. Janet l'adopte également, dans son rapport sur le budget du ministère des Travaux publics pour 1908, où il est dit « qu'il serait bon d'aborder franchement la question de l'indemnité, qui paraît légitimement due, s'il est établi que la mesure en question est préjudiciable à l'entreprise privée » (p. 52). M. Barthou se prononce dans le même sens : « L'Etat n'a pu stipuler, ni promettre à son concessionnaire qu'il deviendrait juge, à sa place, des nécessités de ce service, et serait ainsi investi d'un pouvoir d'appréciation, qui constitue un apanage inaliénable de la puissance publique. Or, il est inévitable que les nécessités du service varient, au cours d'un siècle, avec

1. Cf. Rapport de M. Audiffred sur le projet de loi de M. Barthou, *J. off.*, Sénat, 1908, annexe n° 280, p. 15.

les conditions économiques du pays et les découvertes incessantes de la science. Il est donc, *a priori*, et dès l'origine même de la concession, absolument certain que la puissance publique, qui n'a pu transiger sur son obligation de sauvegarder les intérêts publics, puisque cette obligation est l'une de ses principales raisons d'être, sera appelée à prendre, par la suite, pour l'accomplissement de ce devoir, des dispositions nouvelles, et à donner au concessionnaire des ordres qu'il était impossible de prévoir au moment du contrat... Le gouvernement, puissance publique, possède en matière de concessions tous les pouvoirs d'intervention, de contrôle et de direction, qu'une loi ou un règlement d'administration publique, ayant force de loi, ne lui ont pas formellement interdits à l'avance. Le fait qu'une convention a été approuvée par une loi, n'ajoute d'ailleurs à l'acte aucune force spéciale et n'en change nullement les caractères juridiques... Est-ce à dire pour cela que les contrats passés par l'Etat avec les concessionnaires de services publics n'obligent pas l'Etat aussi bien que le concessionnaire ? En aucune façon. Chaque fois que la puissance publique reconnaît que l'intérêt de l'un des grands services publics concédés exige impérieusement une dérogation aux conditions primitives de la concession, si cette dérogation est de nature à léser les intérêts du concessionnaire, celui-ci a droit à la réparation du préjudice qui lui est imposé. Il peut réclamer devant les tribunaux compétents, non pas l'annulation

des dispositions réglementaires édictées en vertu des pouvoirs que le gouvernement tient de la loi elle-même, mais bien l'allocation de réparations pécuniaires équivalentes au dommage qu'il a subi du fait de ces dispositions (1). »

Enfin, le Conseil d'Etat lui-même a fait application de ces principes dans un arrêt en date du 7 décembre 1907, statuant sur des recours introduits par les compagnies de chemins de fer contre certaines dispositions du décret du 1^{er} mars 1901, qui a modifié l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police des chemins de fer : « Considérant, d'ailleurs, que, si les compagnies requérantes se croient fondées à soutenir que les mesures prescrites par le décret attaqué introduisent dans les charges de l'exploitation des éléments qui n'ont pu entrer dans les prévisions des parties contractantes, et qu'il est porté atteinte aux conventions intervenues entre les parties, il leur appartient de porter telles réclamations que de droit devant le conseil de préfecture, compétent pour statuer sur les litiges en matière de concessions de travaux publics, par application de la loi du 28 pluviôse an VIII (2).

Telle est la mesure dans laquelle la loi de 1908, après

1. Rapport de M. Barthou sur le projet de loi. *J. off.*, Chambre, annexe n° 1496 de 1908, p. 7 et 8.

2. Rapport de M. Audiffred au Sénat. *J. O.* annexe n° 280 de 1908, p. 18.

avoir formellement consacré le droit de l'Etat de modifier les cahiers des charges des compagnies de chemins de fer, par sa volonté unilatérale, dans un sens conforme aux transformations économiques du pays, a cru devoir concilier l'exercice de la puissance publique avec les droits résultant, pour les compagnies concessionnaires, des contrats passés par elles avec l'Etat. Elles seront fondées à réclamer une indemnité, lorsqu'elles justifieront du préjudice que leur causent les modifications introduites. D'ailleurs, dans un but de simplification, l'article 3 dispose que les demandes d'indemnité pourront être portées directement devant le Conseil d'Etat.

Le législateur de 1908 a cru devoir inscrire dans la loi le principe d'une indemnité, que réclamaient avec insistance les compagnies, pour maintenir au-dessus de toute discussion le principe du respect des contrats. En réalité, comme il s'agit d'une réglementation intervenue et de servitudes imposées à la propriété privée dans un intérêt général de premier ordre, en vue de faciliter la circulation des marchandises sur le territoire par tous les moyens légitimes et d'assurer la continuité des transports, l'opinion contraire, écartant tout droit à une indemnité et soutenue par M. Marnéjols en 1903, aurait pu à la rigueur être défendue. On pourrait citer de nombreux exemples de servitudes imposées par la loi dans l'intérêt général, et qui ne donnent lieu à aucune indemnité. Nous mentionnerons seulement :

1° la servitude imposée par l'article 14 de la loi du 8 avril 1898, sur le régime des eaux. D'après ce texte, les permissions d'établir des barrages et ouvrages hydrauliques sur les cours d'eau peuvent être révoquées ou modifiées sans indemnité, soit dans l'intérêt de la salubrité publique, soit pour prévenir ou faire cesser les inondations, soit pour modifier dans l'intérêt public le régime général du cours d'eau ; 2° La loi du 28 juillet 1885, dont l'article 10 autorise l'Etat à faire passer ses lignes télégraphiques et téléphoniques à travers les propriétés privées ; cette loi n'ouvre de droit à une indemnité que pour la réparation des dégâts commis au moment de la pose des attaches ou supports ; 3° La loi du 15 février 1902, qui, pour assurer la protection de la santé publique, impose de nombreuses et lourdes charges à la propriété immobilière, sans indemnité (1).

Ces exemples montrent que, si l'intérêt public qu'il s'agit de sauvegarder, est d'importance capitale, l'intérêt privé doit fléchir, sans indemnité, et subir les restrictions commandées par l'utilité générale. C'est un principe incontestable, en effet, que le premier devoir des administrations est de veiller à la conservation du bien social ; et, si dignes de respect que paraissent les intérêts particuliers légitimement acquis, ils ne sauraient entraver l'accomplissement des réformes et des

1. Cf. Berthélemy, *ibid.*, p. 352 et suiv.

travaux indispensables à la collectivité. Or, la libre circulation des marchandises à travers le territoire représente aussi un intérêt général, et le législateur demeure dans la légalité en imposant, sans compensation, des restrictions, en faveur de cet intérêt, à la propriété privée. Ces restrictions ont d'abord été établies en faveur des chemins de fer. La loi du 15 juillet 1845 a établi à leur profit toutes les servitudes de grande voirie sur les propriétés qu'ils traversent ; les articles 5 et suivants de cette loi défendent même aux propriétaires riverains de la ligne de construire à moins de 2 mètres, de déposer des matériaux à moins de 5 mètres et des matières combustibles à moins de 20 mètres de la voie ferrée ; ce sont là autant de gênes subies par les propriétaires, qui ne peuvent cependant formuler aucune réclamation, à raison de la moins-value qui en résulte pour leurs immeubles. A l'inverse, la propriété concédée aux chemins de fer ne leur a pas été abandonnée sans contrôle. Les compagnies possèdent, d'ailleurs, moins une propriété qu'un droit d'usage sur le sol des voies ferrées, qui fait partie du domaine public (1). Sur le réseau qui leur appartient, l'Etat s'est réservé un contrôle étendu concernant la construction et l'exploitation des voies ferrées ; l'ordonnance du 15 novembre 1846, dont une application récente a été faite par le décret du 1^{er} mars 1901,

1. Cf. Berthélemy, *ibid.*, p. 646.

l'autorise à imposer gratuitement aux compagnies toutes les mesures, qu'il juge utiles pour la sécurité de l'exploitation, et les servitudes imposées ne légitiment aucune demande en indemnité. Au surplus, la preuve que l'Etat dispose du pouvoir réglementaire le plus large, en ce qui concerne les compagnies, résulte de l'article 33 du cahier des charges, aux termes duquel des règlements d'administration publique, rendus après que les compagnies auront été entendues, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer ; et les dépenses, qu'entraînerait l'exécution des mesures prescrites par ces règlements, sont à la charge des compagnies. D'autre part, l'article 65 du décret du 1^{er} mars 1901 n'est pas moins formel : « Si les installations de certaines gares, leur personnel ou le matériel roulant sont insuffisants pour permettre à la compagnie d'assurer, dans les circonstances normales, la marche régulière du service, en observant les conditions et délais déterminés par les règlements et tarifs, la compagnie, sur la mise en demeure qui lui sera adressée par le ministre, devra prendre les mesures nécessaires pour y pourvoir. Faute par elle d'avoir présenté au ministre, dans le délai imparti par la mise en demeure, des propositions ou des projets suffisants, le ministre statuera directement. » Que conclure de tous ces textes, sinon que les compagnies doivent assurer une exploitation du réseau ferré conforme aux intérêts généraux,

et notamment transporter toutes les marchandises qui leur sont présentées, sans avoir le droit de refuser celles qui ont emprunté des voies de transport concurrentes ? Si les compagnies ont reçu un monopole, cette concession n'exclut nullement la possibilité de la concurrence par les anciens modes de transport ; le cahier des charges lui-même constate cette vérité inscrite dans l'article 60 : « Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où sont situés les chemins de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie. » Ces dispositions paraissent manifestement inspirées par le désir d'assurer non seulement la circulation des marchandises sur les divers réseaux, mais encore leur libre passage de la voie d'eau à la ligne ferrée, et réciproquement. C'est ce qui résulte encore de l'article 61 du cahier des charges, qui s'occupe de réglementer la communication entre les divers réseaux : « Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de lignes s'embranchant sur le chemin de fer, qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établies en prolongement. Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements

de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer, objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements. Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard. Dans le cas où une des compagnies ne veut pas user de cette faculté de faire circuler son matériel sur la ligne de la compagnie voisine, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction de diverses lignes. » Sans doute, ces différentes clauses du cahier des charges ne contiennent aucune règle bien nette sur l'organisation du passage de la marchandise de la voie d'eau à la voie ferrée et réciproquement. Mais on peut expliquer ce silence par l'état de l'opinion à l'époque de la rédaction du cahier des charges. On pensait que les chemins de fer ne se développeraient que d'une manière restreinte, et que les routes demeureraient un trait d'union suffisant entre la navigation et le réseau ferré. Puis, au début, les compagnies se préoccupaient d'attirer à elles le trafic de la navigation ; aussi se montraient-elles très disposées à établir des ports de raccordement pour faciliter le transit de la voie d'eau à la ligne ferrée ; tel est le motif pour lequel furent

créées diverses gares d'eau, et notamment celle de Lyon-Perrache. Plus tard, lorsque, sous l'influence d'un étroit esprit de concurrence, elles redoutèrent que les embranchements fluviaux ne servissent davantage l'intérêt de la navigation que celui du chemin de fer, leurs travaux cessèrent, et elles apportèrent même toutes sortes d'entraves à l'utilisation des embranchements existants.

C'est pour lutter contre cette inertie des compagnies que la loi de 1908 a été votée. Les travaux dont elle décide l'entreprise, destinés à compléter l'outillage national, présentent au plus haut degré un caractère d'utilité publique ; à la rigueur, le gouvernement aurait pu se dispenser de servir aucune indemnité aux compagnies, car leur droit sur la voie ferrée est moins une propriété qu'une concession ; de plus, les chemins de fer ne doivent pas être « un instrument de spéculation pour quelques exploitants » (1). Et, comme l'a dit M. Barthou, en matière de concessions (*ibid.*, p. 10), l'Etat reste absolument libre, sans violer aucun principe de droit et sans porter aucune atteinte à l'équité, d'ordonner toutes les mesures extra-contractuelles que l'utilité publique lui paraîtrait comporter « sauf indemnité, s'il y a lieu. » Ce qui paraît bien impliquer que les compagnies n'ont, en l'espèce, aucun droit acquis à cette indemnité. Cependant, le gouvernement a cru préférable d'ouvrir au profit des compagnies un droit à une

1. Berthélemy, *ibid.*, p. 646.

indemnité, au cas où leur intérêt particulier se trouverait sacrifié à l'intérêt public, par suite d'une aggravation de leurs charges et d'une exploitation plus onéreuse occasionnées par la nouvelle loi.

Destinée à réparer un préjudice particulier, causé par la nécessité de donner satisfaction aux besoins de la collectivité, cette indemnité présente manifestement le caractère d'utilité publique ; mais il était impossible de l'assujettir au droit commun qui, en cette matière, prescrit la fixation et le paiement préalables, puisque l'étendue du dommage éventuel ne pouvait être déterminée au moment de la modification apportée au cahier des charges. Au surplus, il a été très justement remarqué, lors de la préparation de la loi, que l'établissement de raccords ne devait pas nécessairement entraîner une diminution des recettes du chemin de fer. Il semble, au contraire, que la jonction des voies d'eau et du réseau ferré ne peut que servir les intérêts de ces deux modes de transport, et que les compagnies n'auront qu'à gagner à l'application de la nouvelle loi.

Vu le Président de la thèse,

CAUWÈS

Vu le Doyen,

LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris

L. LIARD

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.....	5
PREMIÈRE PARTIE. — <i>Le rôle économique des voies de fer et des voies d'eau</i>	11
§ 1. — Historique des voies navigables en France..	12
I. — La Batellerie.....	27
II. — La Traction.....	29
III. — Les ports de navigation intérieure.....	32
§ 2. — La concurrence entre les voies navigables et les voies ferrées. Les avantages de la navigation intérieure.....	35
DEUXIÈME PARTIE. — <i>L'organisation des voies navigables et des ports de raccordement en Allemagne</i>	69
TROISIÈME PARTIE. — <i>La situation actuelle des voies de raccordement et des ports de transbordement en France, les améliorations projetées</i>	95
Réseau de l'Est.....	99
Réseau d'Orléans.....	102
Réseau P.-L.-M.....	104
Réseau du Nord.....	115
QUATRIÈME PARTIE. — <i>La loi du 5 décembre 1908; son histoire, examen de chacun de ses articles</i>	127

